SURVIVING TO DRIVE

UNE SAISON DE FORMULE 1
CHEZ HAAS

GÜNTHER STEINER

Talent Sport

SURVIVING TO DRIVE

UNE SAISON DE FORMULE 1 CHEZ HAAS

GÜNTHER STEINER

Traduit de l'anglais (Royaume-Uni)
par Daniel Ortelli

Talent Sport

DANS LA MÊME COLLECTION
CHEZ TALENT ÉDITIONS

Formule 1 : tous les pilotes de 1950 à nos jours - Emmanuel Touzot
Fernando Alonso - *Loïc Chenevas-Paule*
Lewis Hamilton - *La biographie* - Frank Worrall
Jenson Button - *Comment devenir pilote de F1*
Adrian Newey - *Autobiographie*
Jenson Button - *Une vie à la limite*
Michael Schumacher - *Sa vie, ses victoires, ses rêves* - Karin Sturm

© Günther Steiner 2023

Ouvrage original publié aux États-Unis
sous le titre *Surviving to Drive*
par Penguin Random House, One Embassy Gardens
8 Viaduct Gardens, London SW11 7BW

Édition française publiée par
TALENT ÉDITIONS
115 rue de l'Abbé Groult, 75015 Paris

Photographies : © Haas F1 Team
Design de couverture : © Anthony Maddock/TW

ISBN : 978-2-37815-326-7
© Talent Éditions 2023

Beaucoup de gens critiquent la Formule 1
en disant que c’est un risque inutile.
Mais à quoi ressemblerait la vie
si nous ne faisions que ce qui est nécessaire ?

Niki Lauda
Triple champion du monde de Formule 1
(1975-1977-1984)

SOMMAIRE

Couverture

Page de titre

Page de copyright

Avant-propos de Stefano Domenicali

Hors saison

Avant-saison

Essais

Pré-saison

Essais

Nouvelle saison

Trêve estivale

La saison reprend

Fin de saison

Remerciements

Remerciements pour les photos

À propos de l'auteur

Cahier photos

AVANT-PROPOS - DE STEFANO DOMENICALI

Günther Steiner est sans aucun doute l’un des êtres humains les plus remarquables que j'aie eu le plaisir de rencontrer. Pas seulement dans le domaine du sport automobile, mais dans tous les domaines de la vie. D’une honnêteté sans faille, franc, têtu et fiable, parfois inspirant, constamment amusant et, à moins qu’il n’y ait des enfants dans la pièce, essentiellement sans filtre ! Même la façon dont Günther parle est unique. Connaissez-vous quelqu’un d’autre qui parle comme Günther Steiner ? Moi non.

J’ai rencontré Günther pour la première fois il y a vingt-deux ans, alors qu’il travaillait pour Niki Lauda dans l’équipe Jaguar de Formule 1. Je me souviens m’être dit après l’avoir rencontré : *Wow, d’où sort-il, ce type ?* Lorsque j’ai appris que Günther était né et avait grandi dans la ville italienne de Merano, à la frontière italo-autrichienne, et qu’il avait travaillé en rallye pendant plusieurs années avant de rejoindre Niki, tout a pris un sens. Les gens qui travaillent dans le rallye ne mâchent pas leurs mots, pas plus que ceux qui viennent de cette partie de l’Italie. Il était, et il est toujours, un pur produit de son peuple et de son environnement.

Ce n’est que lorsque Günther m’a approché chez Ferrari, bien des années plus tard, que j’ai commencé à le connaître. Il rêvait de créer une équipe américaine de Formule 1 et voulait mon aide. Günther vous racontera cette histoire lui-même, mais ce que je veux dire ici, c’est que sa passion pour le projet, et sa connaissance de la Formule 1 et du sport automobile, m’ont tout autant incité à soutenir son rêve que le concept lui-même. Ce concept, bien sûr, est devenu l’écurie Haas F1, et, même si je suis désormais le PDG du groupe Formula 1, je suis fier du rôle que j’ai joué, quand j’étais chez Ferrari, dans la mise en place de cette équipe.

Après avoir noué une relation d’affaires, Günther et moi avons pu développer une amitié – une amitié qui a évolué au fil des ans et que nous apprécions tous deux énormément.

On me pose parfois la question de savoir si j’avais anticipé que *Drive to Survive* allait catapulter mon ami du statut de directeur d’équipe anonyme quoique très respecté à celui de superstar. La vérité, c’est que même si j’apprécie Günther en tant qu’ami, je n’ai jamais pensé un seul instant à l’effet que sa personnalité et son caractère pourraient avoir sur le grand public. Ou sur le sport, d’ailleurs. Si j’avais su, j’aurais peut-être prévenu tout le monde de ce à quoi il fallait s’attendre ! Le fait est que la série a créé un monstre. Un monstre qui semble avoir charmé la moitié du monde et qui, je crois, est une véritable force pour le bien de notre sport.

Lorsqu’il est apparu que Günther avait capté l’imagination du public, je lui ai donné un conseil : reste comme tu es, ne change jamais, reste toi-même, Günther. Je pense que c’est ce qu'il a fait. Et que vous allez apprécier ce livre.

Stefano Domenicali
Londres, janvier 2023

HORS SAISON

Lundi 13 décembre 2021 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abou Dhabi

Dieu merci, cette saison est terminée ! Un cauchemar, du début à la fin. Je ne bois pas beaucoup, mais cette année, j'ai été tenté de me lancer professionnellement. De me faire des perfusions de whisky. J'en avais vraiment besoin, parfois !

Mais il n'y a pas que cette année. Les choses remontent à bien plus loin. Le fait d'avoir dû repartir de Melbourne sans avoir pu courir, au début de l'année 2020, à cause de la pandémie de Covid-19, est probablement le point de départ. Nous pensions pouvoir courir deux semaines plus tard, mais nous nous sommes retrouvés face à des mois d'incertitude. Allions-nous survivre ? Courir à nouveau ? Personne ne le savait. Quatre équipes auraient pu faire faillite pendant cette période, y compris la nôtre. Pete Crolla, notre directeur d'équipe, avait des réunions avec la FIA et la Formule 1 deux ou trois fois par semaine, et pendant qu'il transmettait tout à Gene Haas et à moi, nous essayions de tout maintenir à flot. Le sport lui-même a été menacé pendant une certaine période, car nous ne savions pas combien de temps durerait la pandémie. Trois mois ? Trois ans ? Trois générations ?

En fin de compte, la Formule 1 s'est arrêtée pendant quatre-vingt-dix jours. C'est incroyable, quand on y pense. Surtout pour un tel sport, dont les seuls moments de fermeture relative sont les vacances d'été et la période de Noël, avec beaucoup de choses qui se passent en arrière-plan. Moi, par exemple. Vous pensez que je m'arrête l'été et à Noël ? Ne soyez pas ridicule. J'ai des choses à faire. Ces quatre-vingt-dix jours, c'était quand même une période assez merdique.

Ce que la Formule 1 dans son ensemble a bien fait pendant ces trois mois, c'est de continuer à faire comme si tout allait finir par s'améliorer, dans la mesure du possible. Comme si dès que l'on pourrait prendre l'air et reprendre les courses, nous serions prêts à partir. Beaucoup de gens ont travaillé dur pour que cela se produise, et c'était un gros risque. Je veux dire, combien de temps peut-on faire tourner un moteur avant qu'il ne

tombe en panne d’essence ou qu’il ne se dérègle ? C’était une période de grande nervosité.

En tant qu’équipe, nous avons dû procéder à de nombreuses restructurations pour continuer à fonctionner, il ne s’agissait pas seulement de continuer et d’espérer le meilleur. L’un des éléments du programme de « retour à la compétition » élaboré par la FIA et la Formule 1 était la poursuite de la réglementation existante : au lieu de produire un tout nouveau concept de voiture pour la saison suivante, nous devions développer les voitures existantes. Malheureusement, pour des raisons que j’expliquerai très bientôt, notre voiture de 2020 n’était pas géniale. Au lieu d’essayer de la développer pendant le reste de l’année 2020 et tout au long de l’année 2021, ce qui serait revenu à polir un étron, nous avons pris la décision de la réutiliser telle quelle, à peu de choses près, et de tout mettre en œuvre pour développer un nouveau concept de voiture en utilisant les nouvelles réglementations qui allaient être mises en place.

Je dois rendre hommage à Gene Haas, ici, car il aurait pu facilement dire « ras le bol, on arrête tout ». Je pense que beaucoup l’auraient fait. Surtout avec toute l’incertitude qui nous entourait. Même lorsque nous avons recommencé à courir, personne ne savait combien de temps cela durerait. Chaque jour, nous lisions des articles sur de nouvelles souches de Covid, et nous étions donc toujours en train de regarder par-dessus notre épaule.

La décision de tirer un trait sur la saison 2021, avant même qu’elle débute, est la plus difficile que j’aie jamais prise depuis que je suis dans le sport automobile. Nous sommes tous des compétiteurs, et le choix de ne rien faire de concret pendant toute une saison va à l’encontre de tout ce en quoi nous croyons et que nous nous efforçons d’atteindre chaque jour. Chaque week-end de course entraînait l’équipe dans une spirale descendante. En arrivant sur le circuit, ils essayaient tous d’être optimistes, mais au fil du week-end, ils sombraient de plus en plus. Ils se demandaient ce qu’ils faisaient ici. C’était de la merde ! Pendant toute cette saison, mon principal travail a consisté à expliquer à l’équipe, autant de fois que nécessaire, pourquoi nous faisions ce que nous faisions, et à leur rappeler qu’il y avait de la lumière au bout du tunnel. Ou plutôt, de la soufflerie. Vous voyez, je suis aussi un fieffé comique !

« Écoutez, les gars, des temps meilleurs nous attendent, n'ai-je cessé de leur répéter. Vous devez y croire. » Heureusement, c'est ce qu'ils ont fait, et ils se sont accrochés. Nous avons un très, très bon groupe de personnes dans l'équipe en ce moment : 60 % de notre personnel travaille avec nous depuis au moins quatre ou cinq ans, ce qui est plutôt cool. Et nous sommes plus doués pour retenir nos collaborateurs que pour faire des gros résultats.

Finalement, la décision de faire l'impasse sur la saison 2021 était la bonne. J'en suis convaincu. Gene aussi. En 2020, qui était une saison normale pour nous en termes de dépenses et de développement (mais qui s'est avérée merdique pour toutes sortes de raisons), notre budget total s'élevait à environ 173 millions de dollars, alors que celui de Ferrari était de 463 millions de dollars et celui de Mercedes encore plus élevé. Près d'un demi-milliard. C'est un grand écart, vous savez. Même si nous avions consacré la moitié du temps de soufflerie qui nous était alloué à la voiture de 2021, nous aurions quand même terminé à la dernière place. Alors pourquoi le faire ? Cela fait 36 ans que je suis dans le sport auto, et parfois, il faut savoir s'adapter aux circonstances.

En 2021, dans le cadre des nouvelles règles conçues pour rendre le sport plus compétitif, la part du budget essentielle à la performance – conception et développement, fabrication des composants et essais – a été limitée à 145 millions de dollars par équipe. Pour en tirer pleinement parti, nous avons décidé de faire rouler la voiture de 2020 en 2021 et d'investir autant d'argent que possible dans le développement de celle de 2022. Les trois premiers salaires de chaque équipe ne sont pas pris en compte, ce qui signifie que les pilotes de Mercedes, Ferrari et Red Bull peuvent toujours bénéficier d'un avantage en recrutant les meilleurs éléments. Ou au moins trois d'entre eux. Je suis d'accord avec cela. C'est mieux qu'avant.

Nous sommes tous des compétiteurs, et chaque personne qui travaille pour chaque équipe de la grille veut évidemment que son groupe réussisse. D'accord, nous ne gagnerons probablement pas beaucoup de courses de sitôt. En 2018, Haas, qui était, et est toujours, la plus petite équipe de la grille, a marqué 93 points et terminé cinquième du Championnat des constructeurs. Ce n'est pas mal pour une équipe qui n'avait que trois ans à l'époque. Nous ne sommes pas stupides.

La seule chose qui a vraiment permis à l'équipe de tenir le coup la saison dernière, c'est qu'en arrière-plan, nous développions une voiture qui nous permettra, nous l'espérons, d'être à nouveau compétitifs en 2023. Jusqu'à présent, nous avons connu deux saisons prometteuses en 2016 et 2017, une saison vraiment brillante en 2018, une saison assez difficile en 2019, une saison merdique en 2020 et une saison blanche en 2021. Cela fait trois de chaque côté. Beaucoup de choses dépendent de ce que nous essayons d'accomplir en ce moment. Sans parler de ce qui se passera ensuite. Je m'envole pour l'Italie dans quelques heures, alors je dois y aller. Ciao !

Samedi 18 décembre 2021 – Castello Steiner, Italie du Nord

Si on me donnait un dollar pour chaque personne qui m'a demandé mon avis sur ce qui s'est passé entre Lewis et Max à Abou Dhabi au cours des six derniers jours, je pourrais débaucher Adrian Newey ! Non pas que je le ferais. Il est bien trop excitant pour moi. Après la course, j'ai rendu une visite de quelques jours à ma mère, et chaque personne que je voyais en ville voulait connaître mon opinion. J'ai répondu : « Pourquoi me demandez-vous cela ? J'étais trop occupé à me préoccuper d'un Russe qui n'a pas terminé la course et d'un Allemand qui était en quatorzième position. »

Qu'est-ce que j'en pense ? Eh bien, c'était certainement très confus. Je me souviens d'avoir écouté les ordres du directeur de course, assis sur le muret des stands, et de m'être demandé ce qui se passait. Sur le moment, je n'ai pas compris, mais en même temps, je ne connaissais pas tous les faits. Mais c'était très amusant. Le pauvre Toto a failli avoir une putain de crise cardiaque !

En fin de compte, les deux équipes ont remporté un championnat du monde chacune, et c'est tant mieux pour elles. Red Bull a remporté le Championnat du monde des pilotes et Mercedes celui des constructeurs. Je prendrais l'un ou l'autre. Mercedes n'a pas protesté, la vie a continué.

Ces derniers jours m'ont fait le plus grand bien. Je suis du genre à voir le verre à moitié plein, alors dès que le soufflé de cette grosse affaire est retombé, je me suis concentré sur la suivante.

La plupart des gens pensent qu'une fois la saison terminée, tout ce que l'on veut faire, c'est se détendre. Foutaise ! Le seul moment où je me détends, c'est quand ma voiture et mes pilotes marchent bien. Je n'ai donc pas pu le faire depuis plus de trois ans !

Je ne pense plus qu'à la nouvelle voiture, et les premiers signes me rendent prudemment optimiste. Je ne sais évidemment pas encore ce que font les autres équipes, ce qui me rend nerveux, mais je suis allé à Maranello hier pour me faire une idée de la situation, et tout semble aller

pour le mieux. Cela n’a pas été facile non plus, pour ces gars-là, d’être coincés dans un bureau en Italie pendant que leur équipe faisait de la merde. À cause des restrictions imposées par le Covid, je n’ai pas pu y aller autant que d’habitude. En même temps, si je suis là à leur parler dans les oreilles et à faire des blagues, ils ne peuvent pas travailler. Je ne veux pas les distraire. Surtout pas maintenant. Heureusement, nos équipes de Maranello et de Banbury, au Royaume-Uni, ont réussi à garder la tête haute. Elles sont aussi concentrées et impliquées que moi pour nous rendre à nouveau compétitifs.

Je vais passer Noël chez nous, en Italie, ce qui signifie que je ne voyagerai pas pendant trois semaines. Cela n’arrive pas souvent. En revanche, je travaillerai certainement, au moins jusqu’au 23. La semaine entre Noël et le Nouvel An est l’une des seules de l’année où il ne se passe pratiquement rien sur le plan professionnel. J’ai déjà essayé de lancer de nouveaux projets pendant cette semaine, mais c’est inutile. Tout le monde me dit : « Oui, je te rappelle demain », mais personne ne le fait jamais.

L’une des autres grandes différences entre la saison dernière et la prochaine, qui devrait être un avantage, c’est qu'en 2023 nous aurons deux pilotes qui ne seront plus des débutants. Nous avons dû faire attention à ne pas être trop durs avec eux, surtout avec la voiture que nous leur mettions à disposition. L’année prochaine devrait être leur grande chance, et nous verrons bien ce qu’ils peuvent faire. En 2021, à part quelques exceptions, ils n’ont pu se battre que pour la 19^{e} ou 20^{e} place. L’année prochaine, je pense que ce sera différent, ce qui augmentera considérablement les exigences de l’équipe. Mais en fin de compte, ce sont des employés bien payés qui doivent se montrer à la hauteur. Pas de pitié !

Lundi 20 décembre 2021 – Castello Steiner, Italie du Nord

Pourquoi diable demander une interview sur la Formule 1 cinq jours avant Noël ? Ces gens n’ont-ils rien de mieux à faire ? N’ont-ils pas une vie ? Vous n’avez pas intérêt à poser des questions sur la saison qui vient de s’achever. Heureusement, il a voulu parler de la création de Haas. En fait, c’est une assez bonne histoire, alors autant vous la raconter tout de suite.

Vous vous souvenez de cette période de la F1 où les grands constructeurs comme BMW, Honda et Toyota ont commencé à quitter le sport ? Cela a fait naître la crainte d’un manque d’équipes, et un débat s’est ouvert sur les voitures clientes et les écuries clientes. Tout cela n’a pas abouti, et c’est à ce moment-là que l’on a commencé à ouvrir les licences. L’une des demandes provenait d’une équipe appelée USF1, basée près du site actuel de Haas en Caroline du Nord. La demande a été soumise en juin 2009, et l’équipe devait commencer à courir l’année suivante.

Celle-ci a été mise en place par l’ingénieur Ken Anderson, et Peter Windsor, le journaliste, devait en devenir le directeur. Quelque temps après l’acceptation de leur candidature, Peter m’a contacté pour me dire qu’il souhaitait que mon entreprise de composites travaille pour la sienne. C’est ainsi que j’ai fait leur connaissance. Peu après, j’ai reçu un appel de Bernie Ecclestone. Il craignait qu'USF1 ne soit pas prête à temps pour la saison 2010 et voulait savoir ce que j’en pensais. Au début, je n’ai pas pu lui dire grand-chose, mais après quelques mois, il est devenu évident que l’équipe ne serait pas prête pour les essais d’avant-saison, en janvier. « Aucune chance, ai-je dit à Bernie. Ils n’ont pas la moindre idée de ce qui se passe ! » Bernie a fait part de ses inquiétudes, publiquement, en décembre 2009, et en février 2010, Charlie Whiting s’est rendu au siège de l’équipe pour une inspection. Quelques jours plus tard, il a confirmé que, selon lui, l’équipe n’était pas en mesure de débuter la saison.

L’un des principaux investisseurs de USF1 était Chad Hurley, fondateur de YouTube. Il m’a appelé après l’enterrement du projet et m’a demandé si je pensais qu’il y avait un moyen de mettre une équipe américaine sur la

grille de départ pour 2011. Ma première réaction a été de prendre mes jambes à mon cou, tant USF1 avait été un fiasco. Puis j'ai eu une idée. Bien qu'elle soit loin d'être prête, l'équipe HRT avait une voiture à un stade assez avancé. J'ai donc appelé Chad et lui ai suggéré d'entrer en contact avec la société qui la construisait, pour essayer de l'acheter.

— Mais je ne les connais pas, m'a dit Chad.

— Moi, je les connais, lui ai-je répondu.

Vous voyez ? Totalement indispensable. Je ne sais pas du tout comment le monde s'est débrouillé sans moi avant ma naissance.

— Laissez-moi parler au propriétaire, ai-je ajouté. C'est un bon ami à moi.

Chad a fini par m'emmener en Europe pour visiter l'entreprise dans le cadre d'un voyage d'étude, et pour voir si c'était faisable. Les réunions se sont bien déroulées, mais avant de lui rendre mon rapport, je voulais avoir l'avis de quelqu'un qui connaissait bien le sport : mon vieil ami et compatriote italien Stefano Domenicali, qui était alors responsable de l'équipe Ferrari F1 Team. Il m'a invité à déjeuner à Maranello et m'a donné son avis.

— Tu n'y arriveras pas, Günther, m'a-t-il dit. Tout ce projet est un véritable gâchis. Tu as une bonne réputation dans le sport, alors ne la bousille pas. Laisse tomber.

Après cela, j'ai eu quelques réunions avec Bernie pour tenter de ressusciter le projet, mais la semaine suivante, j'ai appelé Chad et lui ai dit d'arrêter là.

— C'est trop bordélique, lui ai-je dit. C'est à toi de voir, Chad, mais si j'étais toi, je m'en irais. Et c'est tout.

Quelques semaines ont passé, et, bien que le projet original ait été tué dans l'œuf, le concept d'une écurie américaine de F1 restait une bonne idée. Non seulement pour celui qui parviendrait à la mener à bien, mais aussi pour le sport en général. Il était temps de rappeler Stefano Domenicali.

Ferrari pourrait-elle fabriquer une voiture cliente pour une nouvelle équipe ? Et si c'était le cas, me la vendrait-elle contre la garantie de trouver un investisseur ?

— Pas de problème, Günther, m’a dit Stefano. Tu m’amènes les bonnes personnes et je te vends la voiture.

J’ai ensuite dû élaborer un business plan. Il n’y avait rien de juridique, rien de formidablement excitant. C’était juste une présentation PowerPoint avec en couverture la tronche d’un Italien grand et laid qui a toujours eu une grande gueule. Moi.

Un jour, je dis à ma femme : « Bon, il ne me reste plus qu’à trouver un milliardaire… »

Quelques semaines plus tard, je tombe sur Joe Custer, que je connais depuis l’époque de la Nascar. Il dirige l’équipe Stewart-Haas Racing, et, comme nous ne nous sommes pas vus depuis quelques années, nous bavardons pendant plus d’une heure. En rentrant chez moi ce soir-là, je me rends compte que j’ai raté une occasion. Le propriétaire de son équipe, Gene Haas, est exactement le genre de personne que je souhaite rencontrer, alors j’appelle tout de suite Joe pour lui demander ce qu’il en pense.

— Crois-tu que M. Haas pourrait être intéressé ? lui dis-je, après lui avoir fait part de mon idée.

— Rencontrons-nous autour d’un café, dit Joe. Tu me fais la présentation, et si je pense que Gene pourrait être intéressé, je lui transmettrai.

Quelques jours plus tard, je retrouve Joe dans un Starbucks à Mooresville, où sont basées de nombreuses équipes de Nascar, et je fais mon exposé.

— C’est assez intéressant, dit Joe. OK, je vais la passer à Gene. Je reviendrai vers toi quand il l’aura vue.

Ce n’est pas un projet à plein temps pour moi, juste un hobby. Ce qui rend la présentation crédible, c’est que j’ai le soutien de Ferrari. Ce n’est pas un mauvais point de départ.

Exactement un mois plus tard, Joe Custer m’appelle pour me dire que Gene Haas est en ville pour la course de Nascar à Charlotte.

— Gene veut te rencontrer, dit Joe. Sortons tous dîner.

C’est à ce moment-là que le projet commence à prendre vie, car l’intérêt de Gene l’a fait passer du stade d’idée à celui de projet réalisable. *Et s’il disait oui ?* me dis-je. *Jésus-Christ !*

Au moment où il a eu lieu, je n’avais aucune idée de la façon dont le dîner s’était déroulé. Gene n’a presque pas dit un mot, et je sais maintenant que c’était normal. J'en ai prononcé environ un million, ce qui est normal aussi. C’est la seule chose pour laquelle j’ai toujours été doué, et, pendant tout ce foutu dîner, je ne pense pas avoir pris la moindre inspiration. Gene ne s’est pas endormi, il ne s’est pas levé pour partir, c’était bon signe.

Quelques semaines ont passé, et je n’ai pas eu de nouvelles. *J’ai dû me rater*, je me dis. Alors je retourne à la planche à dessin. Deux semaines plus tard, Gene m’appelle pour me demander plus d’informations. Il ne me dit toujours pas s’il est intéressé ou non, et il ne fait aucun commentaire sur ma présentation. Il s’agit juste de quelques questions, c’est bouclé en cinq minutes.

Au cours des mois suivants, Gene m’appelle de plus en plus souvent, et, par la suite, nous nous rencontrons à son bureau chaque fois qu’il est en ville. Cela dure plus d’un an, et, bien qu’il ne me donne jamais grand-chose (Gene Haas ferait un excellent joueur de poker !), le fait qu’il pose autant de questions m’amène à penser qu’il est au moins intéressé par le projet. Au bout de six autres mois, Gene et moi sommes arrivés à un point où nous devons prendre une décision, car l’offre de Stefano ne va pas rester éternellement sur la table. Il faut donc agir.

— OK, dit enfin Gene, très calmement. Faisons-le. Au fait, comment allez-vous faire pour obtenir une licence F1, Günther ?

Bonne question !

— Ne t’inquiète pas pour ça, je réponds. Je vais t’obtenir une putain de licence F1, Gene.

Est-ce que je suis sûr de pouvoir en obtenir une ? Bien sûr que non. Comme d’habitude, je suis en lévitation. Je suis peut-être en bons termes avec des gens comme Bernie Ecclestone et Charlie Whiting, son bras droit et directeur de course de la F1, mais ça ne peut pas suffire pour obtenir une licence d’écurie de F1. À ce moment-là, tout le monde me dit : « Prends un avocat. Tu vas en avoir besoin pour la demande de licence F1. »

« Pourquoi diable un avocat ? je réponds. J’ai un Günther. »

Avec le recul, j’aurais peut-être dû suivre leur conseil, mais je me suis dit : *Non, au diable les avocats !* Je ne voulais pas commencer à demander

de l’argent à Gene pour l’instant, et j’étais sûr de pouvoir réussir sans aide judiciaire. Moi, un *control freak* ? Bien sûr que oui ! Je suis le meilleur qui soit. Plus sérieusement, ce que j’avais en ma faveur lorsque tout cela a commencé, c’était de nombreux contacts en F1 (je vous dirai plus tard comment je suis entré en F1). De plus, contrairement à ce qui se passe aujourd’hui, certaines personnes m’aimaient bien et j’avais une assez bonne réputation.

La première personne que j’ai appelée a été mon ancien patron, Niki Lauda. Si quelqu’un pouvait persuader Bernie et la FIA de nous accorder une licence, c’était bien lui. Niki était également très favorable à l’idée d’une équipe américaine de F1, ce qui nous a bien aidés.

Quelques jours après avoir parlé à Niki, je suis en Europe pour affaires, et, une nuit, alors que je dors profondément dans ma chambre d’hôtel, mon téléphone sonne. Je me demande qui c’est, je regarde l’écran, je ne reconnais pas le numéro, mais je décroche quand même.

— Oui, qui est-ce ?

— Günther, c’est Niki. Je suis en Inde avec Bernie. Il est ici avec moi, j’ai mis le haut-parleur. Il a quelques questions à propos de ta demande de licence.

J’essaie de me sortir du lit, je me flanque presque par terre. « OK, oui, Bernie. Feu à volonté. »

Je dois donc expliquer à Bernie Ecclestone, à 2 heures du matin, quel est notre business plan. Sacré réveil ! Cela dure environ une heure et demie, mais, grâce à cette conversation, Bernie se montre réceptif. C’est le meilleur démarrage possible. Après, j’ai une conversation similaire avec Charlie Whiting, qui est un bon ami, puis avec Jean Todt, alors président de la FIA. Je ne connais pas très bien Jean, mais avec l’aide de personnes comme Stefano, qui m’a recommandé, il se montre lui aussi réceptif.

Alors, au fait, ce business plan ? À l’origine, il prévoit de démarrer avec des pièces de Ferrari vieilles d’un an.

— Mais comment pouvons-nous être compétitifs ? demande Gene. Des boîtes de vitesses, des moteurs et des suspensions, tout ça vieux d’un an. Ce n’est pas bon. Il faut que ce soient les mêmes.

Finalement, nous allons voir Stefano et Mattia Binotto, alors à la tête du département moteurs chez Ferrari, et nous leur demandons d'emblée si nous pouvons avoir la même chose.

— Eh bien, il n'y a rien dans les règles qui dise que vous ne pouvez pas, dit Stefano. Bien sûr, pourquoi pas ?

Pour eux, c'est un moindre mal, car Ferrari n'aura pas à fabriquer autant de pièces. C'est donc tout à fait logique, et ça devient notre business plan. En fait, je pense que c'est Stefano qui a vraiment développé ce concept, lequel a fini par être connu sous le nom d'équipe satellite.

Aujourd'hui, on ne peut plus s'en sortir, mais à l'époque, le nombre de pièces qu'une équipe cliente pouvait acheter à un constructeur n'était pas fixé par les règles de la FIA, pour une raison simple : personne n'y avait jamais réfléchi. À l'époque, tout était encore ouvert à la discussion, et, pour ne pas devenir un autre Caterham ou HRT, nous devions penser différemment. Soit une équipe manque d'argent, comme ce fut souvent le cas par le passé, soit un investisseur manque d'enthousiasme. Gene et moi voulions être compétitifs, et, avec l'argent que nous avions à notre disposition – qui était évidemment celui de Gene et qui n'était pas le mien – nous devions penser différemment.

À un niveau de budget comparable à celui des équipes que je viens de mentionner, le concept d'équipe satellite était la seule solution. Tout le monde en a profité : la Formule 1 s'est dotée d'une nouvelle équipe, à l'avenir moins risqué que celui des équipes ayant fait faillite, nous avons obtenu une voiture compétitive et le soutien d'un constructeur (et un assez bon constructeur, en plus), et Ferrari a eu un nouveau client, qui, contrairement à d'autres, pouvait payer ses factures en temps et en heure. Beaucoup de gens dans le sport se sont plaints par la suite, mais on s'en fiche. On ne peut pas plaire à tout le monde, tout le temps. Tout ce que nous avons fait, avec l'aide de Stefano et de Ferrari, c'est trouver une bonne idée à laquelle personne d'autre n'avait pensé auparavant.

Malgré tout l'enthousiasme initial, l'obtention d'une licence pour Gene et moi n'était pas gagnée d'avance. Bien au contraire. Beaucoup d'équipes avaient abandonné le sport récemment, et nous devions donc prouver à la FIA que Gene et moi étions sérieux et que nous n'allions pas simplement

disparaître au bout de quelques mois. La débâcle de l'USF1 les avait rendus nerveux, et nous comprenions pourquoi.

J'ai d'abord dû soumettre à la FIA ce que l'on nomme un appel à manifestation d'intérêt. Je ne sais pas s'il est toujours nécessaire, mais c'est un document de base qui indique qui est derrière votre candidature et qui vous permet de passer à l'étape suivante, à savoir la soumission de la candidature elle-même. Les frais à payer pour soumettre la demande étaient de 150 000 euros. Cette somme n'était pas non plus remboursable, de sorte que si votre candidature n'était pas retenue, c'était la douche froide. Cela éliminait évidemment les baratineurs. Mais dans le cas contraire, vous aviez le droit de présenter vos idées au jury de la FIA.

Je dois admettre que j'ai serré les fesses en attendant confirmation que la demande avait été acceptée. Mais tout s'est finalement bien passé, et c'est ainsi que Gene, Joe Custer et moi-même avons été invités à Genève pour faire une présentation complète à la FIA. Il aurait probablement fallu consulter un avocat, mais il était déjà trop tard. La présentation a duré plus de deux heures, et elle était très simple : il s'agissait seulement d'une série de points que j'ai abordés un par un. Il n'y avait pas de script. Je connaissais le sujet sur le bout des doigts, alors j'ai improvisé. Beaucoup de gens ont pensé que j'étais fou, mais se souvenir d'un script préparé à l'avance aurait exigé trop de concentration de ma part. Je suis un champion du monde de la parole, rappelez-vous, tout simplement. Alors laissez-moi parler !

Une fois la présentation terminée et le groupe d'experts parti, Gene m'a demandé ce que je pensais de ce que nous avions fait.

— Pensez-vous toujours que nous obtiendrons la licence ?

— Honnêtement, je ne sais pas, Gene. C'est au jury de décider. Mais nous avons fait tout ce que nous pouvions faire.

Juste à ce moment-là, j'ai reçu un SMS d'un membre du panel de la FIA. Je préfère ne pas révéler qui l'a envoyé, mais le message disait : « Putain de merde, Günther. Personne ne peut débiter autant de conneries que toi ! Si tu ne peux pas obtenir de licence après cette performance, personne ne le pourra plus jamais ! »

— En fait, Gene, lui ai-je répondu, disons que je suis tranquillement confiant.

Jeudi 30 décembre 2021 – Castello Steiner, Italie du Nord

Joyeux Noël !

Apparemment, il est possible d'acheter en ligne un tee-shirt avec mon visage et les mots « *We look like a bunch of wankers* » (Nous avons l'air d'une bande de branleurs) imprimés au-dessous. Stuart Morrison, notre directeur de la communication, affirme qu'il s'agit d'une phrase que j'ai prononcée dans la série *Drive to Survive* sur Netflix.

— Tu ne te souviens pas, Günther ? me demande-t-il.

— Je ne me souviens même pas de ce que j'ai mangé au petit déjeuner, Stuart, et encore moins de ce que j'ai dit dans une série télé que je n'ai jamais vue. Et au fait, pourquoi est-ce que je ne reçois pas d'argent pour ces tee-shirts ?

Ça, c'est une bonne question.

Je n'ai jamais regardé un seul épisode de *Drive to Survive*, et je ne le ferai probablement jamais. Ce n'est pas parce que je suis contre, ni rien de ce genre. Si c'était le cas, je n'y participerais pas. Je pense que cette série a fait un travail de promotion incroyable pour la Formule 1, en particulier en Amérique. Ma crainte est que si je regarde la série, je n'aime pas certains aspects de mon comportement, et que j'essaie ensuite de changer ma façon de faire. Je sais que je ne suis pas la tasse de thé de tout le monde, mais je me sens bien dans ma peau. Si vous n'aimez pas ça, tant pis pour vous.

Certaines personnes croient encore que *Drive to Survive* est une mise en scène – ou tout au moins une partie –, eh bien laissez-moi vous assurer que ce n'est pas le cas. On ne peut pas écrire à l'avance toute la merde qui sort de ma bouche. C'est impossible ! Je sais que c'est une expression galvaudée, mais je dis ce que je pense et je pense ce que je dis. Certaines personnes semblent aimer ça, ce qui est très bien (elles auront probablement besoin d'une thérapie un jour), et d'autres non, ce qui est très bien aussi. Sérieusement, je n'en ai rien à faire. Je me contente d'aller au travail comme d'habitude, et parfois, une équipe de tournage apparaît, et il arrive qu'elle me pose des questions et qu'elle se mette en travers de mon chemin. J'essaie toujours de répondre à ces questions le plus honnêtement possible,

puis je m’en vais et je continue à travailler. C’est un format simple pour moi.

La question qui m’est le plus souvent posée par les personnes qui regardent *Drive to Survive* est de savoir si je dis autant de gros mots dans la vie réelle. Croyez-le ou non, j’ai un filtre, alors si je suis dans une pièce avec des enfants ou autre, j’essaie de me calmer. Vous savez, juste quelques conneries par-ci par-là. Rien de grave. Dans mon environnement de travail, c’est différent. J’ai appris à parler anglais dans une équipe de rallye, et, en rallye, il est parfois obligatoire d’utiliser un langage grossier. On ne choisit pas de le faire.

Certains d’entre vous le savent peut-être, mais en 2019, je crois, une fan de F1 appelée Ana Colina m’a offert une boîte à gros mots. Nous étions à Bakou, et elle est arrivée un jour avec cette boîte. J’ai oublié combien j’ai mis dedans en 2019 et 2020, mais en 2021, elle n’a presque rien reçu. Je ne dis des gros mots que lorsque je suis énervé par quelque chose, et comme nous n’étions pas en compétition cette année-là, je n’avais pas beaucoup de raisons d’être énervé. Si elle m’avait offert une boîte à gros mots au début de la saison 2018, j’aurais pu emmener toute l’équipe en croisière à la fin de la saison.

Noël a été d’un calme très agréable… Pour ma famille, en tout cas. Pour moi, pas tellement. Je n’ai rien contre un peu de tranquillité de temps en temps, mais là, c’était de la folie. Je l’appelle « cessez-le-feu », et il se produit tous les ans à la même époque en F1. J’ai l’habitude de recevoir entre cent et cent cinquante courriels par jour, et, cette semaine-là, je n’en ai eu qu’une quinzaine. Que quelqu’un me fasse savoir qu’il est vivant, au moins !

La seule grande nouvelle de Haas pendant la période de Noël, c’est que notre nouvelle voiture, la VF-22, a réussi l’un de ses crash-tests le 23 décembre. L’échec à un crash-test n’a rien de dramatique. Le problème est psychologique, car les responsables, qui sont dans notre cas notre directeur technique, Simone Resta, et son équipe, essaient tous de progresser et de regarder vers l’avant. Si la voiture échoue à un crash-test, ou à n’importe quel test d’ailleurs, cela les oblige à regarder en arrière. À part l’obtention des résultats souhaités, il n’y a rien de bon à refaire quelque chose une deuxième fois. La seule chose qu’on en retire, c’est une perte

d’argent et de temps. Simone nous a rejoints en janvier dernier après avoir travaillé chez Ferrari, comme responsable de l’ingénierie du châssis. Il est le premier directeur technique de Haas F1, et le projet VF-22 a démarré presque parallèlement à son arrivée.

Le test n’a d’ailleurs pas porté sur l’ensemble de la monocoque, ni même sur la moitié. Il ne portait en fait que sur les côtés. Le test permet de déterminer où la monocoque doit être renforcée avant le crash test final. Après l’accident de Romain Grosjean à Bahreïn en 2020, les tests sont devenus plus stricts, et la FIA a augmenté les niveaux d’impact que les monocoques doivent supporter. C’est un grand pas en avant.

Il y a littéralement des milliers de cases à cocher au cours du processus de construction d’une nouvelle F1, et celle-ci a donné à toute l’équipe un bon petit regain de confiance avant Noël. Mais surtout à l’équipe technique. Tout ce qui lui reste à faire, c’est de construire cette putain de voiture !

La seule autre nouvelle en provenance de Haas pendant la période de Noël a été la confirmation que Mick Schumacher deviendra pilote de réserve de Ferrari pour 2022. Je pense que c’est pour onze courses, Antonio Giovinazzi couvrant le reste du programme. Ce n’était évidemment pas une surprise pour nous. C’est toujours prévu lorsque vous engagez un pilote de développement, et Mattia et moi en avions parlé quelques plus tôt. Un arrangement similaire a été mis en pratique la saison précédente lorsque Mercedes a engagé George Russell pour remplacer Lewis Hamilton, alors que ce dernier avait le Covid. Cela montre que Ferrari apprécie Mick, ce qui est une bonne chose. Depuis qu’il nous a rejoints, nous les avons informés de ses progrès, et ils sont satisfaits de la façon dont les choses se déroulent. Et si Mick est appelé à remplacer Charles Leclerc ou Carlos Sainz Sr, nous avons Pietro Fittipaldi pour prendre sa place. Nous avons confirmé Pietro juste avant Abou Dhabi, et, pour lui, c’est une bonne nouvelle, car cela lui donne plus de chances d’avoir un volant de titulaire bientôt. Tout va bien.

Je ne sais pas encore ce que nous allons faire pour le Nouvel An. Quoi qu’il en soit, ce ne sera pas trop bruyant. Je suis trop vieux pour me saouler et perdre une journée au Premier de l'an. À mon âge, il n’en reste peut-être plus beaucoup ! Ce jour-là, nous irons probablement nous promener dans les montagnes, mais à part ça, je vais me reposer pour préparer l’année prochaine. Et, surtout, la saison prochaine.

OK, on se retrouve de l’autre côté.

Jeudi 13 janvier 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

14 h 00

Bonjour ! Bienvenue au Far West.

Nous sommes rentrés d'Italie en Caroline du Nord le 4 janvier, et, à part une excursion d'une journée à Los Angeles, dont je parlerai dans une seconde, je n'irai nulle part avant le début du mois prochain. Je plains ma femme et ma fille. En fait, la plupart des gens qui me connaissent sont désolés pour ma femme et ma fi ! Heureusement pour elles, notre siège se trouve juste au bout de la route, dans une ville appelée Kannapolis. Je dois cependant être prudent. Avec la montée en puissance du Covid, il vaut mieux que je travaille le plus possible à domicile.

Lundi de cette semaine, j'ai quitté la maison à 5 heures du matin, et j'ai pris l'avion de Charlotte à Los Angeles pour des réunions avec Gene. J'ai ensuite repris l'avion pour Charlotte à 23 h 45. Cela représente un voyage aller-retour de 8 000 km. En raison du changement de fuseau horaire, j'ai atterri à Charlotte à 7 h 15, et j'avais la tête dans tous les sens. J'ai réussi à travailler quelques heures, mais l'après-midi, je voyais double.

Alors, quelles sont les nouvelles de Haas ? Les choses sont encore assez calmes pour le moment, mais les mécaniciens devraient commencer à se rendre en Italie dans le courant de la semaine prochaine. Ils ne sont qu'une poignée, mais c'est tout ce dont nous avons besoin pour le moment. Je viens de parler au téléphone avec Ayao Komatsu, notre directeur de l'ingénierie. Il est en train de mettre au point un programme de simulation que nous utiliserons en Italie sur l'ancien simulateur de Ferrari (qui vient d'en construire un nouveau). La FIA a toutefois précisé que le programme que nous utilisons doit être une entité distincte. Sinon, nous pourrions partager des données. Ils nous protègent aussi, car je ne veux pas non plus que Ferrari accède aux secrets de nos pilotes !

La première session sur le simulateur devrait avoir lieu avec un pilote d'essai au début du mois de février. La raison pour laquelle nous n'utilisons pas les pilotes de course, à ce stade, c'est que s'il y a des pépins ou des

problèmes avec le programme, cela pourrait les perturber. Après les premières sessions, nous déciderons du moment où nous ferons appel aux pilotes de course, mais j'espère que ce sera bientôt.

À ce stade, il est essentiel de gérer les attentes des pilotes. Surtout pour des jeunes pilotes inexpérimentés comme Mick Schumacher et Nikita Mazepin. Comme on peut s'y attendre, ils sont impatients de monter sur un simulateur, et il serait très facile pour nous de leur dire : « Bien sûr, ne vous inquiétez pas, nous aurons tout préparé, nous aurons tout ce qu'il faut pour cette date. » Si vous ne pouvez pas tenir votre promesse, vous rendez le pilote anxieux et le mettez mal à l'aise par rapport à l'équipe, ce qui n'est pas bon pour sa santé. Il est préférable de leur dire que vous faites tout ce qui est en votre pouvoir pour que cela se produise et d'attendre que tout soit prêt pour les inscrire. Cela peut paraître simple, mais chaque pilote est entouré de managers et d'assistants qui font pression en son nom. Si vous cédez à la facilité de leur dire ce qu'ils veulent entendre, vous vous mettez dans le pétrin.

Je ne le dirai pas aux pilotes, mais Ayao et moi espérons que nous aurons quelque chose à tester pour Mick et Nikita avant d'aller à Barcelone. Je ne sais pas à quel point ce sera bon, mais Ayao et les autres font tout ce qu'ils peuvent.

À part ça, la seule chose que j'ai vraiment à signaler, c'est un ou deux problèmes avec la construction du châssis. Mais ce n'est pas grave. Si nous n'avions aucun problème à ce stade, je serais inquiet. Cela signifie que nous progressons. Les personnes qui travaillent probablement le plus en ce moment sont les membres du service des achats. En cette période de l'année, il est difficile de trouver des fournisseurs. Cela peut évidemment être pénible à certains moments, mais ça veut surtout dire que l'industrie est occupée et qu'elle a beaucoup de travail. J'aime l'activité.

Le nouveau président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, rencontrera bientôt toutes les équipes, y compris la nôtre. Il veut savoir comment tout le monde va et ce que tout le monde pense. Une sorte d'état des lieux de l'union. Je connais Mohammed Ben Sulayem depuis l'époque du rallye, donc depuis longtemps. C'est un homme bien. Tous les présidents de la FIA ont leur propre agenda et veulent faire la différence. Je sais que Mohammed est très intéressé par le sport automobile. Il a été quatorze fois champion du Moyen-Orient des rallyes, ce n'est donc pas une surprise. Le point fort de

Jean Todt était le développement du sport, et c’est exactement ce dont la FIA avait besoin lorsqu’il est devenu président. Chacun a ses points forts, vous savez. Quoi qu’il en soit, il faudra bien que je mentionne mes années de rallye à un moment ou à un autre. Laissez-moi y réfléchir.

Vendredi 21 janvier 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

Je viens de parler à Simone en Italie et le châssis devrait être dans la zone de construction de Dallara lundi prochain. L'atelier, le système informatique, tout est installé, nous sommes donc prêts à partir. Dallara est le constructeur qui a développé la voiture avec nous. Nous travaillons avec lui depuis 2016, et c'est une équipe formidable. Les principaux domaines sur lesquels ils travaillent avec nous sont l'aérodynamique, la dynamique du véhicule, ainsi que la conception et le calcul structurel de la voiture. Ils nous aident également à incorporer tous les différents composants du moteur et de la transmission. C'est une bonne relation, et je connais le propriétaire de la société, Gian Paolo Dallara, depuis des décennies. Les problèmes vont se multiplier dès le début de la construction, mais c'est normal. Ce n'est pas la période de l'année que je préfère, mais c'est le moment où tous nos rêves commencent à devenir réalité, physiquement.

En dehors de ce qui se passe en Italie, ce qui m'a pris le plus de temps cette semaine, c'est le budget. Désolé, j'aurais dû dire « ce qui m'a fait dormir cette semaine ». C'est un mal nécessaire, alors, toute la semaine, j'ai fait des allers-retours avec le conseil d'administration pour faire signer des choses. La semaine prochaine, tout deviendra plus intense. Mais d'ici-là, dès que la construction de la voiture va débuter, je vais recevoir un tas d'appels téléphoniques et de courriels de plaintes me demandant pourquoi nous n'avons pas ceci, cela ou autre chose. Je passe la moitié de ma vie à gérer ce genre de problèmes, mais vous savez quoi, j'adore ça. Pourquoi ? Parce que si les gens ne se plaignaient pas, je n'aurais rien à faire. C'est aussi simple que ça.

Jeudi 27 janvier 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

14 h 00

Aujourd’hui, je suis sur des charbons ardents, parce que demain, je m’envole pour la Floride. Je pars aux 24 Heures de Daytona. La course commence samedi après-midi et se termine dimanche. J'y vais seulement pour la journée (le vol ne dure que deux heures), et, pour être tout à fait honnête avec vous, je vais surtout retrouver quelques amis. Kevin Magnussen sera au volant, c’est une bonne chose. Je ne l’ai pas revu depuis qu’il a quitté Haas. J’espère qu’il me parlera encore. Je dois aussi envoyer un message à Romain pour savoir s’il sera là. Il ne conduira pas, mais il vit à Miami, alors on ne sait jamais. C’est à quatre heures de route, et, en Amérique, ce n’est rien du tout. Nous pourrions nous retrouver tous les trois ! En fait, ces gars-là me manquent. Nous avons traversé beaucoup de choses ensemble.

Romain se débrouille très bien en IndyCar depuis qu’il est parti. Je dois admettre que j’ai été un peu surpris par sa rapidité, car ce n’est pas facile. Il faut vraiment savoir piloter. Je pensais qu’il aurait des difficultés au début, mais il m’a prouvé le contraire. Le fait que les monoplaces d’IndyCar n’aient pas de direction assistée et qu’elles soient difficiles à conduire a sans doute plu à Romain. J’ai toujours dit que, dans un bon jour, il aurait pu être champion du monde. Mais il n’a jamais réussi à être constant. De plus, lorsqu’il était dans un mauvais jour, c’était un *très* mauvais jour. On pourrait probablement dire la même chose de beaucoup de pilotes, c’est-à-dire qu’ils peuvent battre n’importe qui dans un bon jour, mais que ce jour n’arrive pas assez souvent. Romain en fait parfois trop. En fin de compte, un pilote ne peut pas combler les lacunes d’une voiture. Ou pas énormément. Il essayait de faire des choses dont le véhicule était incapable, et c’est là que ça se passait mal. Kevin était très jeune et très immature lorsqu’il est arrivé en Formule 1, et, à mon avis, il aurait gagné à travailler une année de plus avec un mentor. Du reste, je pense qu’il n’était pas dans la bonne équipe au début. Les Magnussen sont des pilotes à l’ancienne et ils

ont besoin d'un peu de liberté. McLaren n'allait jamais donner cela à Kevin, et je pense que ça l'a freiné. Plus tard, sa réputation s'est détériorée, et il a été mis à l'écart pendant un an. Quand cela arrive, et surtout à un si jeune âge, vous perdez forcément un peu confiance en vous. Je pense que c'est pour ça qu'il a si bien réussi avec nous. Nous lui avons donné la liberté dont il avait besoin et l'avons soutenu. Écoute, tant que tu fais une bonne course, je te donnerai toute la liberté que tu veux. Tant que tu fais exactement ce que je te dis et que tu ne te crashes pas !

J'espère vraiment que nous pourrons discuter tous les trois. Si c'est le cas, nous passerons vingt minutes à nous remémorer des souvenirs, puis Kevin et Romain passeront une heure à se foutre de ma gueule. Ça, je peux vous le garantir. Ils sont passés maîtres en la matière.

Les gens me demandent souvent ce que j'aime faire pendant mon temps libre, et quand je leur dis que j'aime sauter dans des avions et aller voir des courses de voitures, ils n'en reviennent pas.

— Vous allez à une course de voitures ? Quel genre de drogue prenez-vous ?

— Mais je ne connais rien d'autre, leur dis-je. Que voulez-vous que je fasse ?

J'aime d'autres choses. Bien sûr que oui. Mais il n'y a rien dans ma vie, en dehors du sport auto, qui pourrait m'inciter à acheter un billet d'avion. Je ne suis pas le seul. Depuis 1986, je ne fais que ça, et c'est là que se trouvent tous mes amis. Ce matin encore, j'ai parlé avec mon ancien patron, Malcolm Wilson. Son équipe, M-Sport, que je dirigeais, a remporté la première manche du Championnat du monde des rallyes 2022, à Monte-Carlo, et nous avons bien discuté. Malcolm est l'une des quatre personnes – avec Niki Lauda, Carlos Sainz Sr et Gene Haas – qui m'ont le plus influencé dans le sport automobile, et je lui dois beaucoup. Cette activité est parfois un peu incestueuse, mais tant que nous ne nous reproduisons pas les uns avec les autres, qu'est-ce que ça peut bien faire ?

Une année, j'ai été obligé de passer deux cents jours avec Carlos Sainz Sr.

Bon, que s'est-il passé dans le monde de Haas ? La construction a commencé comme prévu, c'est une bonne chose. Le châssis est arrivé avec un jour de retard d'Angleterre, où il avait été peint, mais c'est ainsi. Il y a eu une petite panique à ce sujet chez Dallara. Il y a aussi eu des pièces qui

ont pris du retard. À cause du Covid, tout est en retard cette année, mais je ne suis pas inquiet. Les gens en Italie le sont, mais s'inquiéter fait partie de leur métier. Je devrais mettre cela sur leurs cartes de visite la prochaine fois.

« Simone Resta – Directeur technique de Haas F1 et champion du monde d'inquiétude. »

Nous finirons par y arriver.

Ce matin, j'ai rappelé à ma femme et à ma fille que c'était ma dernière semaine à la maison avant que tout reprenne.

« La semaine prochaine, le cirque commence », ai-je dit.

Elles n'ont pas répondu grand-chose, mais je pouvais deviner ce qu'elles pensaient très fort : *Dix mois de paix et de tranquillité.*

La plupart des gens n'arrivent pas à comprendre l'arrangement que j'ai, comme tous ceux qui mènent ce genre de vie nomade folle, avec ma famille. J'ai rencontré ma femme il y a près de trente ans, et j'étais donc déjà sur la route, dans le sport auto, à ce moment-là. Le fait d'être loin de la maison est donc parfaitement normal, c'est d'être à la maison qui est anormal. Notre fille Greta et elle n'ont jamais rien connu d'autre. Je me demande parfois ce que ce serait si c'était inversé et si j'étais tout le temps à la maison. Mais je ne le fais pas très longtemps. Au bout d'une trentaine de secondes, je commence à transpirer et j'ai mal à la tête. C'est terrifiant !

AVANT-SAISON

Samedi 5 février 2022 – Maranello, Italie

Daytona était sympa. J’ai l’habitude de m'y rendre tous les ans, mais à cause du Covid, je n’y étais pas allé ces deux dernières années. C’était super d’y retourner. Je n'y ai passé que six heures, mais je serais volontiers resté deux jours. Et j’ai beaucoup parlé. Je suis vraiment le roi, vous savez. En fait, oubliez les 24 Heures de Daytona. Pourquoi pas les 24 Heures de Günther ? Ce serait un vrai défi !

Même si je suis un passionné de sport auto, je dois avouer que m’affranchir du monde de la F1 pendant quelques heures a été fantastique. C’est quelque chose que je n’ai pas souvent l’occasion de faire et qui arrive toujours au bon moment. C’est probablement la raison pour laquelle je parle autant quand je suis là-bas. Si je m’arrête de parler et de poser des questions aux gens, ils vont commencer à m’interroger sur la F1, et ça va tout gâcher. Je dois continuer à parler ! De plus, l’ambiance de Daytona est complètement différente de celle de la F1. En effet, la F1 peut parfois être assez sérieuse et professionnelle, alors que Daytona est complètement décontracté. Dès que j’arrive là-bas, je sens que le poids sur mes épaules disparaît. C’est incroyable.

Curieusement, la première personne que j’ai rencontrée en arrivant au paddock cette fois-ci était Kevin. Il conduisait une voiturette de golf, qui semblait bien trop puissante pour lui. « Qu’est-ce que tu fais ? lui ai-je dit. Tu es dans tous tes états ! » Je pense que nous avons parlé pendant environ vingt-cinq minutes, et c’était super de rattraper le temps perdu. Je ne peux évidemment pas parler pour lui, mais de mon point de vue, je pense vraiment que nous sommes redevenus amis. L’une des premières choses que Kevin m’a dites, c’est qu’il ne pense pas qu’il aurait pu piloter pour nous la saison dernière, étant donné que nous n’étions pas compétitifs. « C’est exactement ce que je t’ai dit quand je t’ai laissé partir », lui ai-je rappelé.

Au moment où j’ai informé Kevin et Romain que nous ne les garderions pas en 2021, Gene et moi avions déjà pris la décision de faire courir la voiture de 2020 en 2021. J’ai essayé de leur faire comprendre l’effet

qu’aurait le fait de courir avec une vieille voiture non compétitive, non seulement sur leur carrière, mais aussi sur leur état d’esprit. Je ne pense pas qu’ils s’en soient rendu compte sur le moment, mais une fois qu’ils ont vu la dure réalité au fil de la saison, ils ont réalisé qu’en fait, ce bon vieux Günther leur avait peut-être rendu service. Kevin a maintenant un bon job avec l’équipe Chip Ganassi Racing en voitures de sport aux États-Unis, et en Europe avec l’équipe Peugeot du WEC, aux côtés de Paul di Resta et Jean-Éric Vergne. La course de Daytona était d’ailleurs sa première avec Chip Ganassi, et sans une crevaison alors qu’il était 2e de la course, il aurait probablement commencé par une victoire. Il a également beaucoup travaillé en F1 au Danemark, ainsi que dans des publicités télévisées. Je suis très heureux pour lui. Il est encore très jeune, alors qui sait ce qui peut lui arriver à l’avenir ?

Je suis arrivé en Italie le mardi 1er. Notre bureau de Maranello, d’où je travaille quand je suis ici et où je suis maintenant, est basé au sein du siège de Ferrari, mais il s’agit d’une installation complètement séparée. C’est indispensable. Comme je viens de le dire, je ne peux pas laisser ces salauds voler tous nos secrets ! En 2020, nous avons décidé de revoir notre mode de fonctionnement opérationnel, y compris tout ce que nous faisons en matière de recherche et développement. Gene a toujours dit qu’il réexaminerait sa décision de rester ou non dans le sport tous les cinq ans, et comme nous avons créé l’équipe en 2015, 2020 était le bon moment. Heureusement, il a décidé de ne pas me virer. Lorsque cette décision a été prise, j’ai commencé à revoir ce que nous faisions.

Lorsque le plafond budgétaire est entré en vigueur, certaines personnes chez Ferrari ont dû être licenciées. Cela a dû être la même chose pour beaucoup d’équipes, ce qui est triste, mais en l’occurrence, c’était une opportunité. À l’époque, nous étions encore basés chez Dallara, et, après avoir rencontré Mattia, qui travaille chez Ferrari depuis sa naissance ou presque, il nous a été suggéré de transférer nos activités à Maranello et d’embaucher certaines des personnes qui avaient été licenciées. Ferrari avait construit une nouvelle installation avant le plafonnement du budget, qui serait maintenant vide, et parce qu’elle était à l’écart de leurs propres opérations de F1, elle était parfaite pour nous. Nous avons encore des employés qui travaillent chez Dallara, mais ils sont loin d’être aussi

nombreux. Je dois dire que Maranello n’est pas un mauvais endroit pour travailler. J’ai quantité d’amis ici, et la nourriture est vraiment excellente.

Notre relation avec Ferrari a toujours été très positive, et elle continue d’évoluer. Ce qui l’empêche de s’étioler, je pense, c’est ma relation avec Mattia. Nous sommes amis depuis très longtemps, et lorsque des problèmes apparaissent, ce qui arrive inévitablement de temps en temps, nous savons toujours comment les résoudre. Ou plutôt, c’est lui qui sait. Je suis agressif et têtu, alors qu’il est conciliant et presque horizontal. Cela fonctionne.

Le nouveau programme de simulateur avance bien et devrait être prêt pour Mick et Nikita d’ici une semaine environ. La semaine dernière, notre directeur de l’ingénierie, Ayao, est venu faire quelques séances avec un pilote d’essai, et apparemment tout s’est très bien passé.

Quelques développements sont encore nécessaires, et ils sont en train de régler les derniers bugs. Cela ne devrait plus tarder. Je pense que Nikita va passer le premier, il sera donc intéressant de voir comment il se débrouille. Mick espère pouvoir rouler avant les essais de Barcelone, mais si ce n’est pas le cas, il roulera certainement avant Bahreïn.

Hier était un grand jour pour Haas, car nous étions la première équipe de la grille à révéler notre voiture et notre livrée pour la nouvelle saison. Ce n’est évidemment qu’une image numérique, mais c’est le premier aperçu que la presse et le public ont eu d’une voiture de F1 conçue selon les nouvelles règles techniques. Celles-ci, si vous ne le savez pas, comprennent des éléments tels que des pneus de 18 pouces, un plancher à effet de sol, qui aide les voitures à coller à la route, un aileron avant simplifié et un aileron arrière spectaculaire. Je n’entrerai pas dans les détails de la réglementation, car cela vous endormirait. Mais pour les fans, le premier lancement de l’année est comme le début de la période de Noël, et tout le monde commence à s’exciter pour la saison à venir.

Selon Simone, en termes de création d’une nouvelle voiture, il s’agit du projet le plus complexe sur lequel il ait travaillé en vingt ans de carrière. « Je ne me souviens pas d’un changement aussi important », m’a-t-il dit. Les images numériques sont fantastiques, mais il y a encore beaucoup d’incertitude quant à ce qui nous attend à Barcelone.

Pourquoi avons-nous lancé notre voiture si tôt ? Eh bien, lorsque Haas F1 a débuté, nous étions toujours la première équipe sur la grille à lancer notre

nouvelle voiture. En tant que plus petite équipe, c'était pour nous l'occasion d'être sous les feux de la rampe pendant un certain temps et de bénéficier d'un peu de publicité, et c'est devenu une habitude. Sauf dans le cas des grandes écuries, personne ne se préoccupe vraiment d'un lancement, et, pour nous, c'était donc toujours important. L'année dernière, cela n'a pas été le cas, car nous avons lancé une voiture qui existait déjà l'année précédente. Quel intérêt y a-t-il à montrer, les premiers, une vieille voiture ? C'est stupide. Maintenant que tout est à nouveau neuf, nous avons décidé de récupérer notre couronne.

Le processus de lancement d'une nouvelle voiture de F1 n'est pas anodin. Il ne s'agit pas simplement de créer une image numérique de la voiture que vous construisez et de l'envoyer avec un communiqué de presse. C'est ce qui se passait au début, mais les choses ont changé. Aujourd'hui, tout doit être approuvé par une armée de personnes différentes. Le conseil d'administration, les sponsors, les responsables du marketing. Il faut d'abord cocher beaucoup de cases, et il y aura toujours quelqu'un qui ne sera pas content et qui voudra changer quelque chose ou qui aura des questions à poser. Mais plus tôt on s'y prend, mieux c'est pour l'équipe, car c'est un souci en moins.

La partie la plus difficile du processus consiste à publier une image qui satisfasse la presse et le public désireux de voir quelque chose de nouveau, mais qui ne donne pas trop d'indications en termes de géométrie, car sinon, on risque d'en fournir à la concurrence. Je pense que nous avons réussi. Ou du moins, je l'espère.

La seule autre chose que je doive signaler pour l'instant, c'est l'état d'avancement de la construction de la voiture. Ils ont attendu toute cette semaine l'arrivée de certaines pièces (qui sont en retard), et la semaine prochaine sera donc comme une cocotte-minute. Maintenant que le lancement est terminé, je peux au moins me concentrer sur l'aide à apporter aux gars pour trouver des solutions aux problèmes de dernière minute. C'est probablement ce que je sais faire de mieux au sein d'une écurie de F1, et j'aime vraiment cela. Nous sommes cependant légèrement en retard, ce qui est un peu inquiétant. Si les pièces arrivent au moment prévu par les fournisseurs, tout devrait bien se passer. Si ce n'est pas le cas… Eh bien, disons qu'il va y avoir du grabuge et que ça risque de faire désordre ! Je

suis maintenant en communication quotidienne avec Ayao, Simone et Stephen Mahon, en charge de la gestion globale du projet chez Haas F1, pour la planification et l'organisation de la construction de la voiture. Les deux prochaines semaines seront cruciales, et je dois savoir exactement ce qui se passe. Surtout s'il y a un problème. Encore une fois, mon talent principal est d'aider à éviter que les petits problèmes ne deviennent de gros problèmes. Je fais cela depuis longtemps, et je pense que la plupart des gens chez Haas respectent mon expérience et apprécient le fait que leur principe d'équipe soit un gars qui met la main à la pâte. En fin de compte, ils n'ont pas le choix, alors voilà ! Je dois également être en mesure de faire un rapport à Gene, donc, que cela plaise ou non, j'ai vraiment besoin de tout savoir.

Mon autre tâche principale consiste à aider l'équipe à se préparer pour les week-ends de course. La liste des choses à faire est aussi longue que la trompe d'un éléphant, et, en raison de la taille de notre équipe (qui est considérablement plus petite que les autres), et parce que je suis responsable en dernier ressort du budget, je dois m'impliquer dans presque tous les aspects. Certains pourraient m'accuser d'être un maniaque du contrôle, mais lorsque vous dirigez les choses depuis le premier jour et que vous êtes en partie responsable de la création de l'équipe, il est difficile de ne pas l'être. Ce qui m'empêche de devenir un véritable emmerdeur, c'est que j'essaie toujours de m'entourer de bonnes personnes. Ce sont elles qui me permettent de rester sain d'esprit au jour le jour, et, tant que je sais qu'elles sont sur la bonne voie et qu'elles font du bon travail, je peux prendre du recul, les laisser tranquilles et me concentrer sur autre chose.

La semaine dernière, un nouveau directeur marketing a pris ses fonctions. Normalement, l'arrivée d'un membre du personnel aussi expérimenté à un moment aussi chargé de l'année aurait été un peu difficile, mais pas cette fois-ci. Avant son arrivée, j'avais toujours été le directeur marketing *de facto* de Haas F1, et, pour être honnête avec vous, ce n'était pas quelque chose que j'aimais particulièrement. J'ai fait de mon mieux, mais je n'étais vraiment pas comme un poisson dans l'eau. De nos jours, les spécialistes du marketing ont toutes sortes de qualifications, alors que je n'en ai aucune pour quoi que ce soit ! Il n'occupe son poste que depuis une semaine environ, mais il fait déjà la différence. Je ne lui ai pas encore demandé s'il

avait eu des problèmes pour nettoyer toute la merde que j’ai laissée derrière moi, mais je suis sûr qu’il me le fera savoir.

Vendredi 11 février 2022 – Maranello, Italie

Aston Martin a lancé sa nouvelle voiture l'autre jour. J'ai parlé à nos gars, et il n'y a pas de grandes surprises. Il reste encore huit lancements à faire, mais nous ne saurons rien d'eux avant d'arriver à Barcelone. Notre propre voiture évolue très bien. Il y a beaucoup de problèmes, mais ce sont tous des problèmes positifs. Ou des problèmes associés à une voiture que vous construisez à partir de zéro, par opposition à une voiture que vous venez de relancer. Si je ne panique pas à cette époque de l'année, c'est que quelque chose ne va pas, et je panique beaucoup en ce moment. Je me sens comme au bon vieux temps, et, bien que nous soyons prudents, l'équipe a vraiment le sentiment que de bons moments sont à venir. C'est ce que je promets aux gars depuis un an, mais c'est fantastique de sentir que cela pourrait enfin arriver. Tout le monde est très excité maintenant. Ils sont gonflés à bloc et prêts. L'atmosphère créée par l'espoir est vraiment l'élément vital de tout sport.

La mise au point d'une voiture est une drôle d'affaire. C'est une dépendance, un défi, une frustration, une exaspération, une récompense. Une lutte permanente. Plus on avance, plus on peut développer et plus on a de chances d'obtenir de bons résultats. La voiture doit être meilleure. En rallye, la date limite de développement est normalement la date d'homologation, alors qu'en F1, c'est le premier essai. Cela signifie que vous pouvez continuer à développer jusqu'à ce que votre voiture quitte le garage pour la première fois, ce qui vous permet de tirer le meilleur parti de la réglementation. Et ce temps, il faut le mettre à profit. Tout ce temps. Si votre voiture est prête un mois ou même une semaine avant le premier test, vous faites fausse route. Chaque minute compte.

Le plafond budgétaire a eu un effet beaucoup plus profond sur les grandes équipes que sur les petites, car nous sommes déjà habitués non seulement à travailler avec moins d'argent, mais aussi à en tirer davantage de résultats. J'espère que cela nous donnera un avantage.

L'une des questions les plus fréquentes que l'on me pose à propos de mes années de rallye, c'est de savoir ce qui me manque. Eh bien, à part les gens, qui me manquent beaucoup, ce qui me manque le plus dans le rallye, c'est

la variété des expériences que l'on peut vivre quand on voyage. En F1, c'est circuit, hôtel, circuit, hôtel, circuit, hôtel, circuit, aéroport. Parfois, on peut aller manger dans un restaurant le jeudi ou le vendredi soir, mais en général, on partage son temps entre le circuit et l'hôtel. Je pense que les musiciens ont droit à la même chose. Si vous êtes en tournée, il y a de fortes chances que vous jouiez dans une ville, donc c'est salle, hôtel, aéroport. Vous n'avez jamais l'occasion de voir la ville ou le pays. Ou pas vraiment. Lors d'un rallye, nous avions l'habitude de faire des tests pendant un mois en Afrique, et, chaque nuit, nous dormions dans un hôtel différent, dans un endroit différent. En plus de voir et d'apprendre à connaître chaque pays, nous rencontrions les gens, ce que l'on ne voit pas beaucoup en F1. Les réceptionnistes d'hôtel et les serveurs sont les personnes avec lesquelles nous sommes le plus souvent en contact.

L'autre chose qui me manque des débuts de ma carrière en rallye, c'est l'absence d'organisation. Tout était très libre et décousu lorsque j'ai commencé à participer à des rallyes, dans les années 1980, notamment parce que nous n'avions pas de téléphones portables. On nous donnait une voiture, nous faisions des essais et, à la fin de chaque journée, nous renvoyions par fax ce qui s'était passé ou non. La plupart du temps, c'était le seul moyen de communiquer. Si on avait besoin d'une nouvelle pièce et si on ne pouvait pas obtenir de ligne téléphonique, ce qui était tout à fait normal en Afrique, c'est ce qu'on devait faire. Les choses ont fini par changer, et, avec elles, le comportement des pilotes. De nos jours, le comportement d'un pilote de rallye est bien plus proche de celui d'un pilote de F1. Principalement parce qu'ils sont bien entourés et que tout est organisé autour d'eux. En général, ce sont des cinglés. C'est une exigence du métier. En F1, il faut être très affûté, et en rallye, il faut être un peu fou.

Les variables en rallye sont bien plus nombreuses qu'en F1, et c'est pour cela que c'est un sport plus réactif. Et je ne parle pas seulement du terrain. Je parle aussi de la météo et du climat. Regardez le Rallye Monte-Carlo. Une épreuve spéciale peut être glacée, et la suivante complètement sèche. L'autosuffisance est également la clé du métier de rallyman. En F1, une équipe d'ingénieurs vous dit ce que vous devez savoir et faire, alors qu'en rallye, il n'y a que vous et votre copilote. L'éventail des talents requis est plus large.

Mon seul autre problème cette semaine, que je dois vraiment résoudre avant Barcelone, concerne les derniers contrats de parrainage. Au lieu d'avoir un directeur du sponsoring en interne, nous avons tendance à faire appel à des agences qui font le travail pour nous et nous le présentent ensuite. Et qui ces chanceux peuvent-ils rencontrer pour négocier s'ils manifestent un intérêt pour le sponsoring de Haas F1 ? Moi. Je pense toujours que cela peut rebuter les gens, mais je m'en sors bien pour l'instant. Personne n'a encore crié ou appelé la police. Si je ne règle pas ces contrats avant les essais de Barcelone, ce ne sera pas la fin du monde, mais il faudra que ce soit fait avant le départ en course.

Dimanche, je m'envole pour le Royaume-Uni. Nous avons une usine à Banbury, et il s'y passe beaucoup de choses en ce moment. En fait, il se passe beaucoup de choses partout en ce moment. L'autre jour, alors que je me plaignais de ne pas avoir assez de temps, quelqu'un m'a suggéré de me cloner. « Vous êtes complètement fou ? ai-je répondu. Je finirais par me disputer avec moi-même tout le temps. Ce serait un cauchemar ! Plusieurs Günther ? *Non, merci*. »

Vendredi 18 février 2022 – Maranello, Italie

Le lundi 14, la Commission F1 s'est réunie à Londres pour sa première réunion de l'année. C'était la première à laquelle assistait le président nouvellement élu de la FIA, mon vieil ami Mohammed Ben Sulayem, et il y avait beaucoup à dire. Le premier point à l'ordre du jour était le Grand Prix d'Abou Dhabi de la saison dernière. Doux Jésus, pas encore ! Combien de fois devrons-nous revivre cela ? Je n'ai pas le droit de vous dire ce qui s'est dit lors de la réunion, mais disons qu'il y a eu une discussion franche et complète entre certains membres de la commission qui m'a bien amusé. Vous savez, j'aurais volontiers acheté un billet pour cela. Heureusement, je n'ai pas eu à le faire. Au premier rang, mais sans pop-corn.

La question suivante concernait les Courses Sprint. Tout d'abord, nous avons passé en revue les trois qui ont eu lieu la saison dernière, et tout le monde s'est accordé à dire que le nouveau format avait été un succès. Trois autres ont été proposées pour la nouvelle saison, au Grand Prix d'Emilie-Romagne, au Grand Prix d'Autriche et au Grand Prix du Brésil. Il y aura quelques changements apportés au système de points, mais rien d'autre. Je pense que ces Courses Sprint sont excellentes pour le sport, car elles offrent une valeur ajoutée sans que nous ayons à en faire beaucoup plus que pendant un week-end normal de F1. En fait, j'aimerais qu'il y ait plus de Courses Sprint chaque année, au lieu de plus de Grands Prix de F1 au calendrier.

Le seul autre point important que nous avons abordé était ce qui devrait se passer lorsque les courses sont écourtées en raison des conditions météo. Suite à ce qui s'est passé en Belgique l'année dernière, et qui s'est soldé par un échec, la Commission F1 a proposé quelques mises à jour du règlement, comme l'attribution de points uniquement lorsqu'un minimum de deux tours a été effectué par le leader, sans intervention d'une voiture de sécurité, traditionnelle ou virtuelle. Je suis d'accord.

Michael Masi ne sera donc plus directeur de course, suite évidemment à ce qui s'est passé à Abou Dhabi. Je pense que la décision par la FIA de le maintenir impliqué dans le sport, plutôt que de s'en débarrasser, est la bonne. À cause de ce qui s'est passé, il n'aurait jamais pu continuer à être

directeur de course. Que vous soyez d'accord ou non avec ce qu'il a fait, son poste aurait été beaucoup trop surveillé, et chacune de ses décisions aurait été remise en question. Je n'ai parlé à personne à la FIA à ce sujet, ce n'est donc que mon opinion. J'aime bien Michael, cependant, et indépendamment de ce qui s'est passé l'année dernière, l'ampleur des critiques qu'il a dû essuyer était complètement disproportionnée. Ce n'est vraiment pas bon.

Mardi, j'ai passé la journée à notre usine de Banbury, où j'ai brièvement vu Nikita. J'essaie toujours de garder mes distances avec les pilotes autant que possible pendant l'intersaison, parce que pendant la saison, je les vois tout le temps. Il a l'air d'aller bien. Il s'est bien amusé dans le simulateur la semaine dernière et le programme semble se mettre en place. Mercredi, j'ai repris l'avion pour l'Italie et, après avoir passé la journée chez Dallara, je suis descendu à Maranello, où je me trouve actuellement. Oui, ce mardi matin à 5 heures, nous avons démarré le moteur pour la première fois. Il y avait quelques heures de retard, mais le son était incroyable. C'est toujours un moment fort, et tout le monde est très heureux. Est-ce qu'il sera performant ? Nous ne le saurons pas avant une semaine. Mais nous y sommes presque, et, demain matin, la voiture partira d'Italie pour Barcelone. Pendant que je suis assis ici, j'entends la nouvelle Ferrari en arrière-plan. Notre bureau donne directement sur la piste d'essai de Fiorano, mais les stores sont fermés et je ne vois rien. C'est un peu comme s'ils ne me faisaient pas confiance.

Je n'ai pas encore complètement réglé la question des sponsors. Il y a encore quelques discussions sur l'emplacement des logos, mais nous y sommes presque. En fait, j'ai quelques appels à passer à ce sujet cet après-midi, de sorte que je pourrai avoir réglé la question aujourd'hui.

La grande nouvelle de cette semaine, non seulement du point de vue de Haas, mais aussi du sport auto en général (sans parler de la mode), c'est qu'une vidéo a été publiée par notre équipe réseaux sociaux, dans laquelle je pose comme mannequin avec des tenues de l'équipe. Sauf que je n'étais pas seulement debout, les mains dans les poches, regardant la caméra : quelqu'un avait mis *Careless Whisper*, le tube de George Michael, par-dessus ! Tout d'un coup, les gens se sont mis à rire dans le bureau, et juste après, j'ai reçu un courriel de mon partenaire commercial aux États-Unis

avec un lien disant quelque chose comme « regarde, Günther, tu es un top model ». Mon erreur a été de cliquer sur le lien. Je me suis dit : *Mais qu'est-ce que c'est que ça ?* Je suis traumatisé ! Quelques minutes plus tard, je reçois un message de ma fille. Elle me dit : « Tu as l'air en forme, papa ! Tu fais un excellent top model. »

Pourquoi m'inflige t-on cela ? Moi aussi, je ressens des choses !

Quoi qu'il en soit, prochaine étape : Barcelone. Je me sens très nerveux. L'équipe et moi avons fait tout ce que nous pouvions pour préparer une voiture qui nous rendra à nouveau compétitifs, et le moment de vérité est presque arrivé.

ESSAIS

Mardi 22 février 2022 – Circuit de Catalogne à Montmeló, Barcelone, Espagne

9 h 00

J’arrive au circuit à 6 heures du matin, et la première personne que je vois est Stuart, notre directeur de la communication, qui a l’air inquiet.

« Günther, il faut que je te parle », me dit-il.

Je me dis : *Merde, c’est parti !* Le test n’a pas encore commencé, et nous avons déjà des problèmes.

Il me dit que la Russie est sur le point d’envahir l’Ukraine. Pour toute autre équipe, cela ne serait pas un problème, mais pour nous, cela pourrait être désastreux. Non seulement nous avons un pilote russe, mais notre sponsor principal est également russe. Je ne veux même pas y penser pour le moment.

Environ une heure plus tard, je vois Nikita. Tout le monde essaie d’agir le plus normalement possible autour de lui, mais cet éléphant a la taille d’une montagne ! Au moins, les préparatifs dans le garage se déroulent bien, ce qui est déjà une bonne chose. Le principal problème auquel nous nous attendons pour l’instant est que la voiture rebondisse sur la piste dans la ligne droite, ce qui est lié à la façon dont les nouvelles voitures ont été créées.

Il s’agit essentiellement d’un effet de sol, de sorte que lorsque la voiture est aspirée vers la piste, elle crée plus d’appui. Cependant, quand elle atteint sa vitesse maximale, la hauteur de caisse diminue, ce qui peut entraîner une perte du flux d’air sous le véhicule, qui se soulève alors. Lorsque la voiture crée à nouveau de l’appui, le processus recommence. Quoi qu’il en soit, c’est le problème de l’équipe technique pour le moment. Espérons qu’elle parviendra à le résoudre.

Le reste de la journée est consacré à faire le point avec les gars et à donner des interviews. Tout le monde veut en savoir plus sur la situation en Russie, mais que puis-je leur dire ? Je ne suis pas Vladimir Poutine ! Je n’arrête pas de lancer aux journalistes : « On peut parler de la voiture ou de

l’équipe ? C’est pour ça que nous sommes ici, non ? » Ils ont compris le message.

C’est bien que tout le monde soit à nouveau réuni. J’espère simplement que la voiture est aussi bonne que nous le pensons.

Mercredi 23 février 2022 – Circuit de Catalogne à Montmeló, Barcelone, Espagne

14 h 00

J’ai dormi comme une merde. Mon cerveau est semblable à une roue de hamster, et il y a trop de distractions en ce moment. Il faisait encore nuit lorsque nous sommes partis pour le circuit, alors j’ai essayé de dormir un peu plus. J’ai pris un petit déjeuner en arrivant, puis je suis allé directement au garage. Au moins, la météo est bonne. Il faut voir le bon côté des choses.

Nikita a été le premier pilote à sortir, mais après 20 tours, nous avons découvert une fuite du liquide de refroidissement, et nous avons perdu un temps précieux sur la piste en essayant de la réparer. Je n’ai jamais de chance. Il est retourné sur le circuit avant le déjeuner, mais seulement pour quelques tours.

Pour une première matinée d’essais, ce n’est pas terrible, et l’après-midi ne se passe pas beaucoup mieux. Mick a passé la majeure partie de la séance à se tourner les pouces à cause d’un plancher endommagé, et il n’a fait que 23 tours. Seuls Bottas et Kubica chez Alfa Romeo ont fait moins de tours que nos deux pilotes. C’est parti !

Aujourd’hui, un ami m’a dit que s’il y avait un étron au milieu de n’importe quelle route dans le monde entier, je finirais par marcher dedans. « Günther, m’a-t-il dit, je t’aime bien, mais tu es une zone de perturbation ambulante ! »

C’est un bon ami à moi, alors imaginez ce que disent les gars qui ne m’aiment pas ! Il plaisantait, mais depuis trois ans, tout ce que j’ai touché est devenu de la merde ! J’ai dit à mon ami : « Ce n’est pas entièrement de ma faute, connard. C’est juste que je n’arrive pas à m’arrêter ! »

Après le test, j’ai eu une réunion avec Stuart, puis un très long appel téléphonique avec Gene. Il s’inquiète de la situation en Russie et a organisé une réunion avec le conseil d’administration de Haas Automation, demain après le test. J’ai également eu quelques sponsors au téléphone à ce sujet, qui voulaient savoir ce que nous allions faire. Tout le monde veut des réponses, mais je ne peux pas les donner. Stuart m’a suggéré de faire profil

bas pendant un certain temps et de ne pas parler à la presse, ce qui est une bonne idée. Ça va me faire du bien de faire une pause.

Je me couche tôt. Je suis épuisé !

Jeudi 24 février 2022 – Hôtel, Barcelone, Espagne

10 h 00

Jésus-Christ. Quelle journée ! J’ai dû prendre des notes pour ne rien oublier.

Je me suis réveillé en apprenant que la Russie avait envahi l’Ukraine. Je suis évidemment désolé pour les personnes directement touchées par cette situation, mais je suis aussi directement concerné. Pour ce qui touche au sport auto, tous les regards sont tournés vers nous en ce moment. Je n’ai même pas allumé mon téléphone avant d’arriver sur le circuit ce matin, car je savais qu’il allait sonner à toute volée. Quand je m’y suis résolu, il y avait plus d’une centaine de textos et environ 77 messages vocaux.

La première personne que j’ai vue à mon arrivée était l’un de nos ingénieurs, qui m’a immédiatement fait rire.

« Günther, dit-il. Seul Haas pouvait avoir un pilote russe et un sponsor russe au début d’une guerre russe qui fait que tous les autres pays du monde détestent la Russie ! »

J’ai failli mouiller mon pantalon. Mais il a raison. Nous sommes victimes d’une sorte de malédiction, je crois. Peut-être que c’est la faute de Kevin et Romain ? Je pensais m’être réconcilié avec Kevin, mais on ne sait jamais. Ils sont peut-être en train de planter des épingles dans des poupées Günther !

Il plaisantait peut-être, mais l’ingénieur avait raison. Avec un sponsor russe *et* un pilote russe, tout le monde voulait savoir comment nous allions réagir à l’invasion. C'était assez intense, et nous avons pris la décision de ne rien dire à la presse tant que je n'aurais pas parlé au conseil d’administration. La première chose que j’ai dû faire après cela a été de m’assurer que les gars dans le garage pouvaient continuer à faire des essais sans interférence extérieure. Cela a été facile jusqu’à un certain point, car ils sont tous très concentrés, mais j’ai dû avoir une conversation très délicate avec Nikita. Je sais que son père, Dmitry, qui est l’actionnaire majoritaire de notre principal sponsor, Uralkali, est proche de Vladimir Poutine. En fin de compte, je ne veux pas que notre équipe soit associée à

quelqu’un qui déclenche une guerre féroce. Nikita m’a dit qu’il n’était pas intéressé par la politique et qu’il voulait juste piloter. Je comprends et j’apprécie ce qu’il dit, mais c’est un peu plus complexe que cela. C’est tellement difficile pour tout le monde.

En fin de compte, la journée a été plutôt bonne sur la piste. Pas brillante, mais meilleure qu’hier. Mick est parti tôt, a réalisé le meilleur temps en 1 :21.949 et a bouclé 66 tours, ce qui correspond à la distance d’un GP d’Espagne. Il semble heureux. Au bout de sept tours, Nikita s’est arrêté sur la piste : pompe à essence endommagée, ce qui a provoqué un drapeau rouge. Les gars ont travaillé d’arrache-pied pour la réparer, et, lors de son avant-dernier tour, il a réalisé un temps de 1 :21.512, ce qui a porté le nombre total de tours pour la journée à 108. Nikita commencera à rouler vendredi matin, et Mick clôturera les essais dans l’après-midi.

Ce qui fait que les gars du garage restent concentrés en ce moment, c’est qu’ils voient tous le potentiel de la voiture. Et la différence avec tout ce qui se passe ailleurs, c’est que le potentiel de la voiture est réel. C’est la réalité. L’invasion de l’Ukraine par la Russie, c’est aussi la réalité, mais nous ne pouvons rien y faire. Depuis le début de l’invasion, tout ce qu’on nous a jeté à la figure, c’est l’opinion publique, sans relâche. Les deux choses que tous les adultes ont en commun, c’est une opinion et un trou du cul. Quand les deux se rencontrent, c’est la merde.

Dès que la séance d’essai a pris fin, je suis allé dans mon bureau pour la réunion du conseil d’administration. Ils voulaient savoir ce que je pensais, en tant que directeur de l’équipe, et je le leur ai dit : « Laissez tomber la marque Uralkali. Changez la livrée en blanc et dites au monde entier que c’est ce que nous avons fait. »

Tous les membres du conseil d’administration étaient d’accord avec moi, et la réunion s’est terminée en quelques minutes. Il n’y a pas eu de débat. C’était dans l’intérêt de Haas et de la F1. Si on avait conservé Uralkali en tant que sponsor, avec la même livrée, nous aurions été crucifiés par les médias, les fans et la FIA. Un vrai suicide collectif, alors que j’ai déjà assez de pain sur la planche !

Après la réunion du conseil d’administration, j’ai appelé le président d’Uralkali pour lui faire part de notre décision. Je pense qu’il s’y attendait. J’aurais pu appeler le père de Nikita, mais chaque fois que nous nous parlons, nous finissons par nous disputer. Bien que la décision ait été prise à

l’unanimité, j’ai demandé au président d’Uralkali de me dire à son tour comment il voyait les choses. Je n’ai toujours pas eu de réponse de sa part. Toute cette affaire est ce que l’on appelle aujourd’hui une « situation très fluide », ce qui signifie en fait que personne ne sait rien de ce qui se passe. J’entends cela tout le temps. C’est à la mode de nos jours.

— Je ne sais plus comment faire mon travail.

— Hé, ne t’inquiète pas, mec, tu es juste dans une situation très fluide !

Quelle connerie !

Quoi qu’il en soit, à 18 heures, Stuart Morrison a fait la déclaration suivante à la presse :

> *Haas F1 Team présentera sa VF-22 dans une livrée blanche, sans la marque Uralkali, pour le troisième et dernier jour d’essais sur le circuit de Barcelone, le vendredi 25 février. Nikita Mazepin pilotera comme prévu lors de la séance du matin, Mick Schumacher prenant le relais dans l’après-midi. Aucun autre commentaire ne sera fait pour l’instant concernant les accords de partenariat avec les équipes.*

Il n’y en aura pas, c’est sûr ! Laissez-moi tranquille.

C’est tout ce que nous avons pu faire aujourd’hui, mais selon Stuart, cela a permis d’apaiser la presse, les fans et la FIA. Ils ne savent pas que nous n’avons pas encore mis fin à notre relation avec Uralkali, mais cela nous évitera de les avoir sur le dos jusqu’à ce que nous puissions rendre l’affaire publique. Comme Gene me l’a dit hier soir, il s’agit pour l’instant de limiter les dégâts.

Ce que j’ai l’intention de faire maintenant, c’est finir ces essais demain, prendre l’avion pour rentrer à la maison et faire profil bas pendant le week-end, voir ma famille et fermer ma grande gueule. Hier et aujourd’hui, je n’ai pas dit un mot aux médias, et les rumeurs vont bon train.

« Günther a été licencié, ont-ils dit. Haas a fait faillite ! » Encore des conneries.

J’ai aussi eu Netflix qui a frappé à la porte toute la journée. D’après Stuart, le tournage de la nouvelle saison de *Drive to Survive* a commencé il y a quelques jours, ce qui signifie que la moitié de la grille va se plaindre, comme d’habitude, et que l’autre moitié n’en aura rien à faire. Ce n’est qu’une série télé, et c’est bon pour le sport.

Compte tenu de ce qui s’est passé ces derniers jours, j’ai de grands espoirs pour la nouvelle saison de *Drive to Survive*, car c’est d’autre chose que la Russie et Nikita que les gens voudront me parler. Du moins, je l’espère. Je suis d’accord pour aborder la plupart des sujets, mais moins pour parler de politique.

Les rumeurs concernant l’effondrement de Haas si Uralkali est abandonnée en tant que sponsor-titre, ce sont les premières auxquelles je répondrai lorsque nous déciderons de nous exprimer en public sur ce sujet sensible, et ce pour la simple raison qu’un grand nombre de nos fans et de nos supporters s’inquiètent sincèrement de l’avenir de l’équipe. Notre situation financière est plutôt bonne, il n’y a donc pas lieu de s’inquiéter. Dans la vie, il faut savoir surmonter les obstacles, et j’ai déjà passé quelques coups de téléphone. Tout ira bien. Le plus important pour l’instant, maintenant que j’ai parlé à Uralkali, c’est de faire en sorte que l’équipe ne se sente pas menacée. Je pense que c’est le cas, à l’exception de l’un de nos pilotes, qui se chie probablement un peu dessus. Contrairement aux autres principes de mon équipe, j’ai participé au recrutement de tous ses membres. Ils me font confiance, et nous sommes comme une famille. Nous sommes peut-être la famille Addams de la F1…

À l’heure où j’écris ces lignes, la FIA se réunit pour décider de ce qu’il faut faire au sujet des pilotes russes et du Grand Prix de Russie de F1. Des membres du Conseil mondial m’ont déjà téléphoné ce soir pour me demander mon avis. S’ils veulent mon opinion, c’est uniquement pour justifier la leur, donc je ne la leur donnerai pas. Je n’aime pas être utilisé. C’est une décision qu’ils doivent prendre eux-mêmes. S’ils déclarent qu’aucun pilote russe ne participera à un Grand Prix, ma vie sera beaucoup plus facile, mais nous verrons bien. En fin de compte, le meilleur scénario pour tout le monde aurait été que la Russie n’envahisse pas l’Ukraine.

Lorsque je suis rentré à l’hôtel il y a quelques heures, j’ai appelé Gertie, qui, heureusement, ne m’a pas posé trop de questions sur la Russie. Elle s’est inquiétée pour moi, alors je lui ai dit que tout allait bien. J’ai mangé un peu et j’ai répondu à quelques courriels et messages. Sur une échelle d'agitation de 1 à 10, la journée d’aujourd’hui a été d’un million.

Sérieusement, qui voudrait de ma vie ?

Vendredi 25 février 2022 – Circuit de Catalogne à Montmeló, Barcelone, Espagne

16 h 00

Dès que je suis arrivé sur le circuit ce matin, tout a commencé à partir en vrille. Alors que j'entrais tout juste dans le garage, un mécanicien s’est plaint d’avoir trouvé une fuite dans le système hydraulique, et nous n’avons pu faire que neuf tours dans les deux séances. Concrètement, cela signifie que nous n’avons eu qu’une journée complète sur trois jours d’essais. C’est ainsi que les choses se passent parfois. L’essentiel, c’est que nous avons beaucoup appris sur la voiture et que nous avons en partie résolu le problème de marsouinage (rebonds successifs sur la piste). Je pense que 80 % des équipes ont eu le même problème.

La situation en Russie est évidemment en cours, mais la réaction à ce que nous avons fait jusqu’à présent a été très positive. Je n’étais pas sûr de la façon dont cela se passerait au début, mais je pense que nous sommes satisfaits. La FIA a également publié une déclaration sur le Grand Prix de Russie, qui n’aura plus lieu. En revanche, rien n’a encore été dit sur les pilotes russes. En fin de compte, il n’y a qu’un seul pilote russe en F1 et, surprise, surprise, il travaille pour moi ! C’est typique. Nous verrons bien. Pour l’instant, je veux juste rentrer à la maison, pour voir Gertie et Greta.

PRÉ-SAISON

Mercredi 2 mars 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

14 h 00

Depuis que le communiqué de presse a été publié l'autre jour, tous les pilotes disposant d'une super licence essaient de me lécher le cul. J'ai toujours été très populaire, mais quand les gens pensent que vous avez une place en F1 à offrir, cette popularité prend un coup de fouet. Il y a une dizaine de minutes, j'ai reçu un texto d'un pilote – qui restera anonyme – me demandant directement si j'allais laisser tomber Nikita. Et si je le faisais, pourrait-il me dire un mot ? J'ai failli lui répondre : « Mais c'est quoi ce bordel ? Tu es devenu fou ? » Je reçois beaucoup d'amour en ce moment. Günther a vraiment la cote ! La situation de Nikita est mon plus grand souci. Même si nous le gardons, il ne pourra pas participer à toutes les courses en raison des sanctions prises à l'encontre des ressortissants russes dans certains pays. Et si Mick est appelé une semaine par Ferrari ? Je pourrais me retrouver avec un seul pilote de réserve. Nous allons devoir prendre une décision dans les prochains jours. Si nous laissons partir Nikita, il va nous falloir lui trouver rapidement un remplaçant.

Samedi 5 mars 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

20 h 00

Vendredi, Gene et moi avons pris la décision de rompre officiellement les liens avec Nikita et Uralkali. La décision n'a évidemment pas été difficile à prendre, mais avant de les informer, nous avons dû travailler avec la FIA. Nous étions arrivés à un point où nos autres sponsors allaient quitter Haas si nous n'agissions pas tout de suite. Si nous avions attendu plus longtemps, nous aurions pu nous retrouver sans aucun financeur.

Plus tard dans l'après-midi, je me suis rendu à Ashville, dans l'ouest de la Caroline du Nord, avec ma fille, pour une compétition de natation à laquelle elle devait participer le lendemain. Puis, à 3 heures du matin, alors qu'elle dormait profondément, je me suis levé pour une réunion avec Stuart, qui était au Royaume-Uni. La quantité de travail que nous devions accomplir avant d'annoncer la décision était énorme, et nous devions également écrire des lettres et envoyer des courriels à Uralkali et Nikita pour les informer. Ce fut un dur labeur, mais vers 6 heures du matin, tout était terminé et prêt à partir, ce qui me permettait de retourner me coucher. La déclaration était délibérément courte :

> *Haas F1 Team a décidé de mettre fin, avec effet immédiat, au partenariat de sponsor-titre avec Uralkali et au contrat de pilote de Nikita Mazepin. Comme le reste de la communauté de la Formule 1, l'équipe est choquée et attristée par l'invasion de l'Ukraine et souhaite une fin rapide et pacifique du conflit.*

Nous sommes rentrés d'Ashville cet après-midi, et, dès l'atterrissage, je suis allé directement dans mon bureau pour commencer à m'occuper des retombées de l'annonce. Parce que j'étais avec ma fille, mon téléphone portable était éteint, et quand je l'ai rallumé, il s'est emballé pendant une dizaine de minutes. C'était comme s'il me disait : « Où étais-tu passé, Günther ? »

Stuart a répondu à une grande partie des courriels, mais les personnes qui me connaissent personnellement ont toutes essayé de me parler. Que puis-je leur dire ? Ils connaissent les raisons pour lesquelles nous avons décidé de rompre les liens avec Uralkali et Nikita. Il n'y a rien de plus à dire. Au fil des jours, de plus en plus de gens ont demandé qui allait remplacer Nikita, et c'est ce qui me préoccupe en ce moment. En fait, j'ai une réunion avec Gene à ce sujet demain matin à la première heure. Je ne sais pas encore ce que nous allons faire. En tant que pilote de réserve, Pietro Fittipaldi semble être le choix le plus évident, mais, bien qu'il ait pris quelques départs pour nous en remplacement de Romain, il serait en fait un débutant. Je pense que ce dont nous avons le plus besoin aujourd'hui, c'est d'expérience, et Gene est du même avis. C'est à lui que reviendra la décision finale, mais pour l'instant, il n'y a pas de successeur évident.

Dimanche 6 mars 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

17 h 00

Gene Haas aime parfois lancer une bonne idée, et ce matin, lorsque nous avons eu notre réunion sur le choix du remplaçant de Nikita, il s’est surpassé.

— Et si on récupérait Magnussen ? a-t-il dit. Pensez-vous qu'il accepterait ?

— Jésus-Christ, Gene, lui ai-je dit. Vous êtes un putain de génie, vous savez ? Nous avons eu une bonne discussion à Daytona il y a quelques semaines, et je pense que s’il le peut, il le fera. Laissez-moi lui parler.

Je ne savais absolument pas si Kevin reviendrait ou non chez Haas, mais j’avais de bonnes chances de le persuader de dire oui. Les deux choses pour lesquelles je suis doué, à part raconter des conneries tout le temps, sont annoncer de mauvaises nouvelles et persuader les gens de dire oui. C’est un bon résumé de mes compétences. En fait, si je dois un jour chercher un autre emploi, je le mettrai sur mon CV.

Nom : Günther Steiner

Date de naissance : il y a très longtemps

Compétences : baratin, mauvaises nouvelles, persuasion intense

En parlant de mauvaises nouvelles, avant même d’avoir pris la décision de contacter Kevin, Gene et moi avions décidé de ne pas offrir le siège à Pietro. Il a bien pris la nouvelle, mais il était manifestement très déçu. Je ne veux blesser personne, mais je dois faire ce qu’il y a de mieux pour l’équipe et c’est tout. Nous devons revenir là où nous étions et je ne peux plus prendre de risques. Je n’ai pas besoin d’un autre débutant.

Je dois préciser que le fait que Gene ait suggéré Kevin pour reprendre le baquet de Nikita n’était pas un coup au hasard. Nous connaissons bien Kevin et il nous connaît. Bien que la voiture soit nouvelle, la majorité de l’équipe est bien installée, et ce serait formidable qu’un pilote puisse entrer dans le garage, serrer quelques mains et se mettre au travail. Et puis il y a Mick, bien sûr. Kevin a déjà plus d’une centaine de Grands Prix à son actif,

et Mick ne pourra que bénéficier de son expérience. Cela pourra également nous aider à déterminer le niveau de Mick, car pour l'instant, nous ne le connaissons pas vraiment. Ensuite, tout le monde chez Haas aime Kevin. Il est totalement apolitique, et, comme nous, il veut juste faire de la course automobile. Enfin, pour Gene et moi, la meilleure façon de montrer à tous les membres de l'équipe que nous voulons vraiment revenir au bon vieux temps, c'est de réembaucher l'un des pilotes… du bon vieux temps.

Au moment où je décroche le téléphone pour appeler Kevin, je suis convaincu qu'il est l'homme de la situation.

J'ai sous-estimé sa réponse. C'est un homme plutôt calme et réservé, et, quand je lui demande ce qu'il pense d'un retour chez Haas et lui explique pourquoi nous pensons que cela fonctionnera, il me répond quelque chose comme : « Oui, d'accord. » Je me dis : *Wow, je suis content que tu sois aussi heureux que moi, Kevin !*

Nous devons encore régler tous les détails et le libérer de son contrat avec Chip Ganassi et Peugeot, mais je serai très surpris s'ils essaient de lui barrer la route.

Quelle belle façon de terminer un week-end très difficile. L'avenir commence ici.

Lundi 7 mars 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

17 h 00

Ce matin, j’ai reçu quelques messages du père de Pietro. Comme son fils, il est très déçu de ne pas avoir obtenu le baquet de Nikita, et il m’a fait part de son opinion avec force. Ce n’est pas grave. J’ai l’habitude et je comprends tout à fait.

Quoi qu’il en soit, oubliez mon commentaire d’hier sur le fait que l’avenir commence ici. Les choses sont passées de la merde à la vraie merde, au positif à nouveau avec Kevin, et maintenant, c’est le grand retour à la merde.

Le test de Bahreïn commence le jeudi 10 mars, j’ai été informé tard dans la nuit que notre cargaison était toujours bloquée au Royaume-Uni. L’avion-cargo qui devait l’acheminer a été retardé à l’aéroport d’Istanbul. Pire encore, nous n’avons aucune idée de la date exacte du départ de la cargaison. Toutes les autres équipes sont en train de se préparer pour le test, alors qu’à ce rythme, nous aurons de la chance si nous pouvons commencer à nous apprêter le mercredi suivant ! C’est très embêtant, donc j’ai une réunion dans quinze minutes.

Quelqu’un m’a suggéré hier que la seule raison d’être de Haas est de créer du contenu pour Netflix et je commence à penser qu’il a raison ! Qu’est-ce qui nous arrive ? Ai-je fait quelque chose de mal dans une vie antérieure ? Cela expliquerait pourquoi nous avons tant de malchance en ce moment. À Barcelone, nous faisons moins de tours que n’importe quelle autre équipe, et ce n’est pas de notre faute. Puis, grâce à Poutine, nous devenons l’équipe sportive la plus controversée de la planète, et nous devons nous débarrasser du Royaume-Uni et de notre sponsor-titre. Puis, comme si cela ne suffisait pas, l’avion censé transporter nos voitures et la majorité des pièces détachées du Royaume-Uni à Bahreïn tombe en panne en Turquie, ce qui nous fait prendre deux jours de retard sur le calendrier. Quelqu’un peut me dire, s’il vous plaît, ce que nous avons fait ?

Mardi 8 mars 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

7 h 00

Je suis censé prendre un vol pour Bahreïn très bientôt, et il semble que j'y arriverai avant nos voitures ! La situation n'a toujours pas été résolue. La dernière chose que j'ai entendue, c'est que nous essayions d'organiser un autre avion-cargo à partir de l'aéroport d'East Midlands pour acheminer le fret vers Bahreïn, via… Leipzig. Leipzig ? Pour l'instant, il y a de fortes chances que nous devions annuler la première journée d'essais, ce qui serait franchement un désastre.

21 h 00 – Hôtel, Bahreïn

Malheureusement, j'ai devancé nos voitures à Bahreïn. Mais elles devraient atterrir d'un moment à l'autre, donc si l'équipe met tout en œuvre, ce qu'elle fera, nous avons une chance d'être sur la piste pour la deuxième séance du premier jour. Ce sera un miracle.

Je dois admettre qu'il est difficile de rester positif. J'ai dit en plaisantant que nous devions être maudits, ou quelque chose comme ça, mais il y a de quoi se demander si la chance va un jour tourner. Je sais que j'ai la réputation de rire et de plaisanter, mais ce n'est pas pour cela que je suis ici. Je ne suis pas non plus ici pour que l'on se moque de moi. Je suis ici parce que je veux concourir, et concourir au plus haut niveau. C'est ce que je m'efforce de faire chaque jour de ma vie. Demandez à ceux qui me connaissent, et ils vous diront la même chose. C'est pour cela que je me réveille le matin.

En fin de compte, j'ai dû me parler tout seul pendant le vol et me convaincre que la situation avait du bon. Nous sommes ici, et c'est l'essentiel. Ici, en Formule 1. Et ici, à Bahreïn. Enfin ! En soi, c'est une grande réussite après tout ce que nous avons vécu depuis 2020. Et nous avons une nouvelle voiture, bien sûr. Deux ans de travail, et j'espère qu'elle sera capable de marquer des points, cette fois-ci. Ou peut-être même de

monter sur un podium. Qui sait ? J’ai dit plus tôt que l’ambiance créée par l’espoir est un élément vital pour une équipe. Je le pense toujours, mais pour créer cet espoir, il faut avoir les bonnes personnes derrière soi. Pour la première fois depuis des années, je pense que nous avons non seulement les bonnes personnes, mais aussi la bonne infrastructure en place pour créer l’espoir dont nous avons besoin, tant pour survivre en tant qu’équipe que pour prospérer. J’aurais pu parler de « dynamisme » pour faire écho au titre de ce livre, mais peu importe. Nous disposons également d’une équipe technique plus importante que jamais chez Haas, grâce à Gene. L’équipe n’a jamais été aussi grande qu’aujourd’hui, et j’espère que cela commencera à porter ses fruits. Alors de quoi je me plains ? Allez, Günther.

ESSAIS

Jeudi 10 mars 2022 – Circuit international de Sakhir, Bahreïn

9 h 00

Comme pour prouver ce que j'ai dit hier, l'équipe de Bahreïn a travaillé d'arrache-pied pendant les trente-six dernières heures, et nous avons l'air prêts pour la séance de l'après-midi. D'accord, nous avons perdu quatre heures. Mais par rapport à mardi, nous avons en fait gagné une journée. Je ne peux pas être plus fier d'eux. Je suis vraiment dans les starting-blocks. Nous sommes de retour !

Kevin arrive très bientôt pour l'installation de son siège. Tout s'est passé à la dernière minute, mais il est là, et c'est évidemment le plus important. C'est son premier jour dans la voiture demain, et tout le monde est très impatient. J'ai hâte de revoir son petit visage danois.

Une ou deux personnes m'ont demandé si nous avions pensé à Romain pour le poste. La vérité, c'est que non. Kevin et lui sont sur des voies différentes, je pense, et celle que Romain a suivie, qui impliquait le déménagement de sa famille à Miami et la signature d'un contrat pluriannuel avec Michael Andretti pour l'IndyCar, l'a écarté de cette hypothèse. C'était un homme avec un plan, et il a aussi cinq ou six ans de plus que Kevin, qui est davantage comme moi : s'il voit un défi, il le relève.

17 h 00

Pietro Fittipaldi était dans la voiture aujourd'hui. C'est un bon gars. Certains pilotes auraient boudé leur plaisir, en n'ayant pas obtenu le volant de titulaire, mais il était tout sourire et prêt à l'action. Tout le monde l'aime bien. En raison de ce qui s'est passé à Barcelone, nous avons décidé de rouler avec des pneus plus durs et de faire des relais plus longs, pour maximiser le nombre de tours. Dans l'ensemble, ce fut une bonne journée d'essais. Nous comprenons de mieux en mieux le fonctionnement de la voiture et devons juste continuer comme ça : 47 tours au total. Ce n'est pas mal, mais ce n'est pas brillant. Nous avons besoin d'en faire plus.

Vendredi 11 mars 2022 – Circuit international de Sakhir, Bahreïn

16 h 00

J’ai très bien dormi. Le coup de pied au cul que je m’étais donné l’autre jour a fonctionné, et je suis de nouveau en pleine forme. J’aime aussi Bahreïn. Les gens sont sympas, l’hôtel est confortable et j’aime le circuit. Kevin est arrivé au garage très tôt ce matin. C’était la première fois qu’il venait dans le garage Haas depuis décembre 2020, et cela faisait plaisir de le voir. Vous savez, je me souviens du jour où Kevin est arrivé pour la première fois à notre siège, à Kannapolis. C’était avant que je ne me débarrasse de lui, soit dit en passant. C’était le 26 janvier 2017, et, pour rire, nous lui avions demandé de faire le ménage et des photocopies. Je ne me souviens pas de la dernière fois où tout le garage a souri de la sorte. Le fait qu’il soit revenu a déjà eu un effet incroyable.

Quoi qu’il en soit, venons-en aux affaires.

Mick a été le premier à démarrer ce matin. Mais avec un retard de près d’une heure, pour cause de fuite d’huile. Génial ! Ensuite, nous avons eu un problème avec le système de refroidissement, puis un souci d’échappement, si bien qu’il n’a pu boucler que 23 tours. C’est vraiment très frustrant. Heureusement, Kevin s’en est mieux sorti l’après-midi. La dernière fois qu’il avait pris place dans une F1, c’était lors du Grand Prix d’Abou Dhabi en décembre 2020, mais c’était comme s’il n’était jamais parti. Il a fait 60 tours au total.

En raison du retard provoqué par notre avion-cargo en panne à Istanbul, nous avons bénéficié de quatre heures supplémentaires par rapport au test et avons donc continué pendant une heure de plus aujourd’hui. Nous aurions pu bénéficier d’une journée supplémentaire. Nous avons encore beaucoup de problèmes dans la voiture, et cela commence à m’inquiéter. Au total, nous avons perdu environ trois jours sur cinq au cours des deux tests. C’est une éternité dans cette situation.

Après la séance, j’ai demandé à Kevin comment il se sentait. « Je pense que mon cou est cassé, m’a-t-il répondu. Je vais faire une autre journée

demain, pour le briser encore plus, et j’espère être un peu plus en forme pour la semaine prochaine. » C’est typiquement du Magnussen.

NOUVELLE SAISON

Samedi 12 mars 2022 – Circuit international de Sakhir, Bahreïn

21 h 00

Nous avons démarré tôt, à 9 heures, soit exactement une heure avant le reste du peloton. Je ne les nommerai pas ici, mais certaines personnes sur la grille étaient contre le fait qu'on nous accorde un peu plus de temps. C'est incroyable, non ? La Formule 1 est responsable du fret, et le problème de l'avion n'était la faute de personne. Les gens qui se plaignent sont des idiots.

Kevin a continué dans la foulée des 60 tours qu'il avait bouclés hier après-midi et s'est placé directement en tête de la feuille de temps. La matinée n'a cependant pas été exempte de problèmes, un souci de pompe à essence interrompant sa séance. Il a réussi à faire quelques tours supplémentaires avant la fin de la séance et a terminé avec 38 tours bouclés pour un meilleur chrono de 1 :38.616.

Après le déjeuner, Mick est arrivé pour clôturer le test. La journée d'hier n'a pas été bonne pour lui, sans qu'il en soit responsable, et nous avons donc eu besoin d'un peu de chance. Cette fois-ci, nous disposions de deux heures supplémentaires à la fin de la séance. Elles ont été les bienvenues.

En plus de boucler 85 tours, ce qui est encourageant, Mick a signé le deuxième meilleur chrono du jour, en 1:32.241.

C'est donc terminé. Il n'y a plus de tests. Je pense que nous avons eu un peu plus de trois jours au total sur les six possibles, soit environ 60 %. Il y a quatre ou cinq jours, j'aurais probablement sombré dans la frustration, mais plus maintenant. Je ne m'intéresse plus qu'aux aspects positifs. La voiture est prometteuse, les pilotes sont heureux et l'équipe progresse. À part davantage d'essais, et une centaine de millions de dollars à dépenser de plus, chaque année, que les autres équipes, je ne peux pas vraiment demander plus.

Nous devons commencer à travailler sur la fiabilité. Nous ne l'avons jamais connue pendant les essais, et c'est un sacré défi à relever. Au niveau

des performances, c’est difficile à dire, car nous n’avons pas fait assez de roulage, mais je dirais que ça ne se présente pas mal.

Quelqu’un m’a demandé il y a quelques heures si j’étais surpris que Kevin se soit réintégré dans l’équipe aussi rapidement. Je le suis un peu, mais c’est aussi l’une des raisons pour lesquelles nous l’avons fait revenir. Il connaît l'équipage et c’est un bon pilote. Évidemment, j’ai été satisfait de sa performance pendant les essais, mais, encore une fois, pourquoi cela me surprendrait-il ?

Je pense que le groupe de pilotes que nous avons pour 2022 est solide, c’est un mélange de jeunesse et d’expérience, et je pense qu’au fur et à mesure de la saison, les pilotes vont se compléter. L’une des grandes forces de Kevin, c’est qu’il a connu beaucoup de hauts et de bas dans sa carrière, ce qui l’a rendu résistant. Il est bien préparé pour le défi qui l’attend, il est passé par là, et, comme il a de l’humour, il a acheté le tee-shirt sur les branleurs de chez Haas. Mick est quelqu’un qui veut réussir et va tout faire pour y parvenir. Son défi immédiat, à mes yeux, est d’être à la hauteur de la tâche, sur les talons de Kevin. S’il y parvient, je serai très impressionné. Kevin va servir de locomotive à Mick, j’en suis sûr.

La personne qui m’a interrogé sur Kevin m’a également demandé ce qui représenterait un succès pour Haas au Grand Prix de Bahreïn. Ce genre de question m’énerve un peu, surtout en début de saison. Cela dit, je dois admettre que depuis hier, j’ose me demander comment ça pourrait se passer. C’est ce qui arrive quand on pense avoir une bonne voiture. Et je pense que c’est le cas.

J’ai aussi dit que j’aimerais « terminer cette putain de course ».

C’est la vérité. Si nous parvenons à rester en piste pendant toute la course, non seulement ce sera un exploit, mais cela nous donnera une chance. Je suis optimiste. Prudent, mais optimiste. Non, en fait, au diable la prudence. Je pense que nous finirons dans les points.

Vendredi 18 mars 2022 – Circuit international de Sakhir, Bahreïn

8 h 00

Certains ont des papillons dans l'estomac lorsqu'ils arrivent pour le premier Grand Prix de la saison. Moi, j'ai des putains d'aigles ! Je ne plaisante pas. J'ai réussi à dormir, mais dès que je me suis réveillé, ils étaient là, à tourner en rond et à voler. Nous sommes là pour ça. J'aime les défis et les opportunités que les essais nous offrent et c'est formidable d'être sur un circuit. Mais l'atmosphère d'un Grand Prix est inégalable.

Comme je l'ai déjà dit, j'aime le circuit de Bahreïn. Historiquement, nous avons eu des succès ici et nous connaissons bien la piste. Kevin a couru ici à sept reprises et a terminé cinquième en 2018. Mick a lui aussi remporté en 2020 le Championnat de Formule 2 à Bahreïn et y a fait ses débuts en Formule 1. Je crois toujours à ce que j'ai dit hier. Nous sommes capables de marquer des points.

20 h 00

Nous avions un plan très clair pour la FP1, qui consistait à utiliser beaucoup de carburant, à faire autant de tours que possible et à poursuivre les essais. Il y a pas mal de choses que nous devons découvrir sur la voiture et que nous n'avons pas pu faire ici la semaine dernière, donc c'était logique. En conséquence, nous avons terminé 18^{e} et 19^{e}, ce qui a donné aux détracteurs l'occasion de dire : « Oh, je vois que Haas est toujours à sa place. »

Heureusement, nous avons découvert la plupart des choses que nous devions savoir, ce qui signifie que nous avons pu partir en FP2 avec les mêmes charges de carburant et les mêmes modes de moteur que les autres équipes. De plus, l'heure de la journée et les températures plus fraîches reflétaient mieux ce à quoi nous devrons faire face en qualifications et en course. Mick a enregistré un chrono de 1 :33.085, le plaçant en P8, et Kevin

a fini P10 avec un temps de 1 :33.183. Avant la fin de la séance, ils ont tous les deux effectué quelques runs avec beaucoup de carburant, et c’est tout.

Dans l’ensemble, ce fut une bonne journée. Il n’y a eu aucun problème avec la voiture. L’équipe a fait un travail fantastique la semaine dernière, depuis les essais jusqu’à aujourd’hui. C’était sans relâche. Nous devons juste continuer sur cette lancée pour les qualifications avec le même rythme et la même fiabilité. Nous pouvons y arriver.

Samedi 19 mars 2022 – Circuit international de Sakhir, Bahreïn

8 h 00

La première personne que j'ai vue en arrivant dans le paddock ce matin était Fred Vasseur d'Alfa Romeo. Je lui ai dit : « Oh, putain de merde ! Cela devient ennuyeux. Tu me suis ? Oui, tu me harcèles. Laisse-moi tranquille, espèce d'idiot de Français. » Fred et moi sommes voisins dans la voie des stands depuis un certain temps, et, de tous les directeurs d'équipe, c'est celui avec qui je m'entends le mieux. Enfin, lui et Mattia Binotto. En fait, je m'entends plutôt bien avec tous les directeurs d'équipes en ce moment. Nous sommes peut-être tous des concurrents, mais c'est un sport qui nous passionne communément. En plus de nous empêcher de nous entre-tuer, c'est probablement ce qui nous unit tous. Nous devons aussi parfois parler aux médias ensemble, alors si je n'étais pas en bons termes avec qui que ce soit, ce serait assez inconfortable. La vie est trop courte.

Tout le monde était de bonne humeur lorsque je suis arrivé. Pas seulement dans l'équipe, mais aussi dans le paddock. Parfois, on se croirait à la morgue. Surtout si le temps est mauvais. Heureusement, nous n'avons pas ce problème ici, et parce que c'est la première course de la saison, nous sommes tous heureux. Pour l'instant ! Attendez que nous revenions après les qualifications. Une ou deux personnes dans le paddock auront alors une tête d'enterrement, je vous le garantis. J'espère que ce ne sera pas moi.

18 h 00

Par où commencer ? Pour vous donner une idée de ce qui s'est passé pour nous cet après-midi, mon visage est souriant.

L'idée en Q1 était de se qualifier pour la Q2 en faisant le moins de tours possible. « Ne prenons pas de risques », nous sommes-nous dit. Nous étions prêts à en faire plus si nécessaire, mais c'était l'idée. Les essais libres se sont bien déroulés (Kevin a terminé 7^{e} et Mick 14^{e}), mais pendant cette séance, la voiture de Kevin a développé une fuite d'huile dans son système

hydraulique. Si nous avions essayé de la réparer, nous n'aurions pas pu nous qualifier. Nous n'avons donc pas eu d'autre choix que de remplir le système entre les manches qualificatives. Il fallait démonter des panneaux, ce qui prend de précieuses secondes, et pour ne rien arranger, à cause de ce qui se passait, Kevin n'arrêtait pas d'être appelé au poste de pesage. Malgré tout, les deux pilotes ont réussi à passer la Q1 assez facilement. « Jésus-Christ, ai-je dit à Ayao. C'est la première fois que cela arrive depuis 2019 ! » Nous étions tellement habitués à nous battre derrière. Je sais que cela ne reflète pas vraiment le potentiel sur la grille, mais Kevin a terminé 5e lors de cette Q1.

En Q2, il continue sur sa lancée et termine 7e avec un chrono de 1 :31.461. N'oubliez pas que, jusqu'à la semaine dernière, cet homme n'avait pas pris place dans une F1 depuis plus de quatorze mois. Et tout à coup, que fait-il ? Il nous offre notre première apparition en Q3 depuis trois ans. Incroyable ! Malheureusement, Mick a commis une ou deux erreurs et n'a pas pu faire aussi bien que Kevin. Il termine tout de même 12e, ce qui n'est pas si mal. Il a atteint la Q2 pour la première fois de sa carrière. La prochaine fois, Mick, pourquoi pas Q3 ? Il semble que la voiture s'y prête.

En raison du problème d'huile de Kevin, nous savions que nous ne pouvions faire qu'un seul tour en Q3. Et même s'il nous restait deux trains de pneus, cela n'aurait rien changé. Finalement, nous avons attendu la toute fin de la séance avant de le faire sortir. Si Kevin était tombé en panne sur la piste à n'importe quel autre moment de la séance, nous aurions tous été lynchés au drapeau jaune. Quelques voitures ont fini par nous suivre sur la piste, mais nous avons fait de notre mieux pour partir le plus tard possible.

Malheureusement, Kevin pouvait sentir l'odeur de l'huile pendant qu'il conduisait. La perspective de ce qui aurait pu se passer si l'huile avait atteint ses pneus arrière l'a évidemment rendu nerveux. En conséquence, il n'a probablement pas roulé aussi vite qu'il l'aurait pu, mais il s'est tout de même qualifié sur la 7e place de la grille. C'est évidemment extraordinaire. Et c'est de très bon augure pour cette nouvelle saison. Voyons ce qui se passera demain.

Lundi 21 mars 2022 – Circuit international de Bahreïn, Sakhir, Bahreïn

2 h 00

5e ! Kevin a terminé 5e. La saison dernière, nous étions le seul constructeur à ne pas avoir marqué un seul point, et nous entamons la saison 2022 avec dix points. Dix ! Il est 2 heures du matin ici et je suis un mort-vivant. Heureux, mais tellement mort. Il faut que j'aille me coucher.

Mon téléphone n'arrête pas de sonner, et j'ai dû recevoir deux cents SMS et messages WhatsApp depuis la fin de la course. Certains semblent surpris que nous ayons marqué des points, mais ils ont tous la mémoire très courte. Moi, je suis soulagé, mais pas surpris. Même Gene était assez animé lorsque je lui ai parlé. D'habitude, il est très impassible, mais pas aujourd'hui.

Quelqu'un m'a demandé la semaine dernière si je pouvais faire rire Gene Haas. Oui, j'en suis capable. Non pas parce qu'il me trouve forcément drôle. Mais je sors toujours des tas de conneries et, parfois, il reste assis à rire, incrédule. Et vous devriez voir les réunions du conseil d'administration ! Tous ces gens sont californiens, et quand je commence à parler, ils restent bouche bée. Et je peux dire ce qu'ils pensent. Ils se disent : *Mon Dieu, il a vraiment dit ça ?*

Tout le monde était très nerveux ce matin. Je dois avouer que le garage n'est jamais calme. D'habitude, les mécaniciens se racontent des blagues, se moquent les uns des autres, et de moi, surtout. Mais ce matin, c'était différent. Le calme avant la tempête. Tout le monde s'est dit bonjour, mais c'est tout. À la fin, j'ai réuni l'équipe et j'ai dit : « Écoutez, les gars, la raison pour laquelle nous sommes tous nerveux, c'est que nous avons une putain de bonne voiture, pour une fois, et que nous sommes compétitifs. Je sais que vous croyez les uns en les autres, alors commencez à croire en la voiture ! Tout va bien se passer, d'accord ? » L'équipe s'est remise à sourire, elle avait fait le plein d'énergie. Je vais peut-être devoir changer mon surnom et devenir l'« Incroyable roi de l'intox », parce qu'à ce moment-là, j'étais vraiment en train de me chier dessus. Peut-être suis-je un

bon acteur, après tout ? Cela ne me surprendrait pas. Après tout, j'ai réussi à convaincre la FIA de nous accorder une licence F1, il y a quelques années.

L'une des décisions que Gene et moi avons prises pour cette saison, et nous savions qu'elle fonctionnerait, c'était de demander à Kevin de revenir. Je ne regrette pas de m'être débarrassé de lui et de Romain en 2020, et j'ai déjà expliqué pourquoi nous l'avons fait. Prendre un pilote payant nous convenait à l'époque, et nous en sommes tous revenus beaucoup plus grands et beaucoup plus forts. Mais putain, c'est bien qu'il soit de retour. Qui sait, si Mick m'énerve, je vais peut-être appeler Romain ? C'est une blague. Mick va s'en sortir, j'en suis sûr. En tout cas je l'espère. Il y a certainement beaucoup de promesses là-dedans.

Mes souvenirs de la course ? Mon Dieu, il me faut un temps de réflexion. La fiabilité était toujours un souci, et peu avant le départ, Ayao a commis l'erreur de me rappeler que le plus grand nombre de tours que nous avions fait dans la voiture en une seule fois était de 18.

— Et combien de tours dure la course ? lui ai-je alors demandé.

— 57, m'a répondu Ayao.

Merci beaucoup !

Kevin a pris un excellent départ et s'est hissé à la 5e place dès le premier tour, ce qui est tout simplement incroyable. Mick a également pris un très bon départ et a atteint à la 9e place. Je me souviens avoir dit à Ayao, sur le muret des stands : « Qu'est-ce qui se passe ici ? Tout va partir en vrille, tu vas voir ! » Il a souri. Il vaut mieux ne pas m'encourager quand je suis pessimiste et sombre. Ignorez-moi.

Kevin est passé au stand pour mettre des softs au 14e tour, puis au 34e pour les mediums, avant de repasser au stand pour des softs au 47e tour, lorsqu'une voiture de sécurité est sortie. Avant cela, Mick avait été victime d'un tête-à-queue de la part d'Ocon (Alpine), qui a reçu une pénalité, et lorsque la voiture de sécurité est sortie, Mick était de nouveau 13e. Il était rapide, cependant, et nous pensions qu'il pourrait encore marquer des points. Je me souviens qu'Ayao m'a dit : « Tu es redevenu silencieux, Günther. » Je n'ai pas répondu. Pour une raison que j'ignore, je me sentais confiant, et quand ça arrive, je suis également nerveux. Pourquoi ? Parce que j'ai l'habitude que tout se passe mal !

Kevin s’est maintenu à la 7e place au restart, après quoi, au 54e tour, Verstappen a abandonné en raison d’un problème de pression d’essence, puis Perez pour le même problème, deux tours plus tard. Et où étaient-ils positionnés ? 5e et 6e, ce qui a permis à Kevin de remonter à la 5e place. Il semblait être sous la pression de Bottas, mais il le tenait bien à distance. J’ai dû perdre la tête pendant une seconde, car j’ai été obligé de demander à Ayao combien de tours il restait. Il m’a répondu : « Un, idiot. Tu le sais ! » Je le savais, mais je n’arrivais pas à réfléchir. Nous étions à un tour de la 5e place lors de la première course de la saison.

Après ce qui m’a semblé être une heure, j’ai entendu l’ingénieur de Kevin à la radio. « C’est P5, mon pote, a-t-il dit. Bien joué. » C’est alors que j’ai pris vie, comme le monstre de Frankenstein !

Je ne me souviens de rien de tout cela, mais apparemment, mes premiers mots à Kevin à la radio ont été : « Kevin, c’était un putain de retour de Viking ! » Je n’arrive pas à y croire. Kevin ne pouvait pas entendre ce que je disais parce que tout le monde criait en arrière-plan, donc je ne me souviens pas l’avoir dit, et il ne l’a pas entendu – pourtant, tout le monde le répète !

Quelle journée folle !

La différence dans l’équipe a été immédiate. Ces deux dernières années, à chaque fois que nous avions une série de deux ou trois courses d’affilée, l’ambiance dans l’équipe après la première était exécrable. Tout le monde voulait rentrer chez soi. La semaine prochaine, nous serons à Djeddah, et, pour changer, nous avons hâte d’y être. Nous avons de l’énergie, parce que nous avons de l’espoir. J’avais presque oublié ce que c’était. Malheureusement, l’équipe ne peut pas vraiment faire la fête, car nous devons tout remballer pour demain matin. Mais nous nous rattraperons en cours de route.

Après la course, l’un des journalistes m’a demandé quelle était la place de ce résultat dans mon palmarès chez Haas. Il m’a répondu qu’il devait certainement figurer en haut de la liste. C’était en fait une bonne question, et avant d’y répondre, j’ai dû y réfléchir. Je sais que je l’ai déjà mentionné à maintes reprises, mais ce qui rend ce résultat spécial, c’est qu’il s’est produit dans une situation de retour. Tous mes autres moments préférés chez Haas, comme la 5e place du Championnat constructeurs, en 2018, sont

arrivés dans le cadre d'une progression, donc même si nous ne prenions rien pour acquis, c'était ce à quoi nous travaillions. Le résultat d'aujourd'hui est le fruit de deux années de merde, et, comme il s'agit d'une nouvelle voiture construite par une nouvelle équipe dans de nouvelles installations, nous ne pouvions pas la comparer. Ou du moins à rien qui vaille la peine d'en parler ! C'est un peu comme si on recommençait à zéro. Du moins, c'est l'impression que nous avons eue.

Ce n'est pas un secret que Gene envisageait de se retirer lorsqu'il a analysé son investissement, et, malgré ce qui se passait avec le Covid, il aurait pu vendre l'équipe en une seconde. Je ne sais pas s'il aurait récupéré tout son argent, mais il aurait pu s'en aller très facilement. Il ne l'a pas fait. Et pourquoi ? Parce que, comme moi, il croyait que nous pouvions réussir ce que nous avons fait aujourd'hui, et même plus. Gene Haas n'est pas un imbécile. C'est un homme intelligent, et, s'il n'avait pas cru en nous, il nous aurait débranchés.

Je vais vous dire ce qui me réjouit aussi, c'est de prouver que nos détracteurs ont tort. En 2016, quand nous avons commencé, ils disaient tous qu'être une équipe de clients et acheter toutes les pièces à Ferrari ne fonctionnerait pas. Et que s'est-il passé ? Nous avons marqué des points dans trois de nos quatre premières courses. Je ne sais pas si c'est parce que je suis un peu farceur et que je ne suis pas *corporate* ou conventionnel, mais certains nous ont toujours critiqués, condamnés, et ont souhaité notre échec. Tout le monde n'aime pas les petites équipes, mais nous sommes toujours là, et même si cela peut en énerver certains, nous sommes toujours d'actualité. La journée d'aujourd'hui l'a prouvé.

Savez-vous quelle est la chose la plus satisfaisante qui me soit arrivée aujourd'hui ? Encore mieux que d'accueillir Kevin à son retour au garage, ce qui était déjà très spécial. Juste avant de partir pour l'hôtel ce soir, deux membres de notre équipe m'ont abordé : « Tu nous avais dit que nous serions de retour en 2022, Günther. Et tu avais raison. Merci. » Ils le pensaient vraiment. Cela se voyait. C'était incroyable.

En y réfléchissant, c'est probablement l'un de mes moments préférés depuis que je suis chez Haas. Je savais qu'en faisant ces discours et en parlant au personnel, certains ne me croiraient pas. C'est tout à fait compréhensible. La Formule 1 était presque à genoux, et le monde entier

était plongé dans l'incertitude. « Oui, mais Günther Steiner a dit que tout allait bien se passer ! » « Donc tout va bien, alors. »

Maintenant, au lit. Je suis épuisé.

Jeudi 24 mars 2022 – Corniche Circuit, Djeddah, Arabie saoudite

10 h 00

Je suis arrivé à Djeddah ce matin, et je suis allé directement sur la piste. C'est la deuxième course d'un double programme (ou d'un triple programme, si l'on inclut le test de Bahreïn), et je me sens bien. La dernière fois que nous sommes venus ici, en 2021, il y avait de la merde qui coulait le long des murs du garage. Je ne plaisante pas ! La piste avait été achevée en un temps record, et il y avait eu un problème avec le système d'égouts. Je suis sûr que le problème a été résolu. Sinon, nous allons sentir les toilettes. Quoi qu'il en soit, les gars sont en train de s'installer, et nous sommes prêts pour demain. C'est parti !

20 h 00

Depuis Bahreïn, j'ai fait beaucoup de presse, et c'est amusant, ça change. Au cours des deux dernières saisons, presque toutes mes conversations avec un journaliste débutaient par quelque chose comme : « Alors, Günther, encore une journée décevante pour Haas. Comment vous sentez-vous ? » Ce que j'ai envie de faire à ce moment-là, c'est répondre : « Comment je me sens ? Comment *pensez-vous que* je me sente ? Je me sens comme une merde », puis m'éloigner, m'asseoir et prendre un café. Mais il faut jouer le jeu. « Oui, comme vous le savez, les choses sont difficiles en ce moment, bla bla bla. » C'est toujours la même chose, mais je comprends qu'il faille le faire. C'est un mal nécessaire.

Kevin a également fait beaucoup parler de lui ces derniers temps, et j'ai lu certaines de ses interviews. C'est un drôle de type pour un Danois. Il est sec comme un os. Je paraphrase, mais dans l'une des interviews, lorsqu'on lui a demandé comment il était revenu chez Haas, il a dit quelque chose comme : « Je suis parti après que Günther m'a licencié, et je me suis construit une très belle carrière. J'ai décroché des podiums, des pole

positions et même une victoire. J'étais vraiment très heureux et j'en profitais. Mais Günther m'a rappelé et a tout gâché… »

Quand j'ai lu cela, j'ai failli me pisser dessus, de rire. Mais quel parcours ! Nous sommes passés d'une situation où nous marquions un tas de points ensemble à une autre où il est parti parce qu'il était inutile, puis où il est revenu parce qu'il est génial… et pas russe !

Il est trop tôt pour en être sûr, mais je pense que Mick et lui vont avoir une très bonne relation. Je pense que Mick se rend compte qu'en plus d'être facile à vivre, Kevin a beaucoup d'expérience et peut lui servir de mentor. S'il l'y autorise. Il n'y a pas beaucoup de pilotes sur la grille avec autant de bouteille que Kevin, alors il devrait vraiment saisir cette opportunité.

J'ai eu une longue conversation avec Gene hier soir. L'appeler en ce moment est étrange, parce que je ne le redoute pas ! Je ne me souviens pas de la dernière fois où cela s'est passé ainsi entre nous. Ces deux dernières années, l'équivalent pour moi de lui annoncer une bonne nouvelle, c'était lui dire que nous avions terminé 17^{e} et 18^{e} au lieu de 18^{e} et 20^{e}. C'est la vérité. Quand mon téléphone sonnait et que je voyais son nom, mon cœur se serrait, et je suis sûr que c'était la même chose pour lui. « Oh merde. C'est Günther. Qu'est-ce qui s'est passé ? » La semaine dernière a été beaucoup plus détendue, et, au lieu de nous rappeler l'un l'autre, ce que nous faisons parfois, nous décrochons immédiatement. Nous n'avons marqué que dix points, alors imaginez ce qui se passera si nous montons sur le podium. Nous achèterons probablement une maison ensemble !

Alors, qu'est-ce que j'espère de ce week-end, à part parler de Bahreïn, ce que je fais volontiers pour l'instant ? C'est la question qui m'est le plus posée par la presse. Cela change de mes habitudes ! « Qu'attendez-vous de ce week-end, Günther ? 18^{e}, 19^{e} ou une défaite ? »

Je mentirais si je disais que je ne m'attends pas à être à nouveau dans les points. Mais cette fois, nous voulons que ce soient les deux voitures. Pas seulement une.

À vous de jouer, Kevin et Mick.

Vendredi 25 mars 2022 – Corniche Circuit, Djeddah, Arabie saoudite

22 h 00

Si je suis encore sur le circuit, c'est parce qu'un tir de missile a eu lieu un peu plus tôt, à une quinzaine de kilomètres. Il semble que la cible ait été la raffinerie de pétrole Aramco. J'ai l'impression d'être un putain de correspondant de guerre ! Comme on peut s'y attendre, tout le monde dans le paddock est inquiet, et des réunions ont lieu en permanence avec les organisateurs, qui nous informent de la situation. Ce que tout le monde veut savoir, c'est si nous sommes en sécurité, car si ce n'est pas le cas, nous ne pouvons pas rester à Djeddah. Si c'est le cas, nous partirons aussi vite que possible et il n'y aura pas de Grand Prix d'Arabie saoudite. Je n'ai jamais connu une telle situation.

La dernière fois qu'un Grand Prix a été annulé pour une raison autre que le Covid, c'était à Bahreïn, en 2011. Je travaillais en Nascar à l'époque, mais je m'en souviens parfaitement. Environ un mois avant la course, des manifestations antigouvernementales ont commencé à se dérouler, connues sous le nom de « Printemps arabe ». Elles ont fini par atteindre Bahreïn et plusieurs personnes ont été tuées au cours des manifestations. On craignait que les manifestants ne tentent d'exploiter le Grand Prix d'une manière ou d'une autre en raison de sa portée mondiale. Une semaine environ avant la course, le prince héritier de Bahreïn, Salman bin Hamad Al Khalifa, l'a annulée.

Je sais ce que vous pensez maintenant. Vous vous dites : « Günther vient de chercher ça sur Internet. » D'accord, j'ai dû vérifier les détails. Je l'admets. Mais je me souviens de ce qui s'est passé. Dans une quinzaine de minutes, nous avons une réunion avec le ministre et les organisateurs, alors croisons les doigts.

Qu'en est-il de la partie de la journée qui n'était pas consacrée aux missiles ? Cette première journée a été très mitigée. Kevin n'a pu faire que deux tours d'installation avant qu'une nouvelle fuite hydraulique ne l'oblige

à rester au garage pour réparer. Mick s'en est mieux sorti avec 22 tours, ce n'est pas si mal. Mais où est la fiabilité ?

Après cela, j'ai fait quelques interviews, et le sujet Nikita Mazepin a été abordé. Depuis son licenciement et la rupture des liens avec Uralkali, nous sommes restés très discrets. En partie parce que nous n'avons rien à dire sur le sujet, mais surtout parce que nous avons d'autres chats à fouetter. Comme une saison de Formule 1 à démarrer, par exemple ! Il y a quelques semaines, Nikita et son père ont été inclus dans une liste de personnes qui risquent désormais des sanctions de la part de l'Union européenne à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Je viens de vérifier, et l'entrée de Nikita sur la liste, qui a été publiée par le Conseil européen le 9 mars 2022, dit :

> *Nikita Mazepin est le fils de Dmitry Arkadievich Mazepin, directeur général de JSC UCC Uralchem. Comme Uralchem sponsorise Haas F1 Team, Dmitry Mazepin est le principal sponsor des activités de son fils au sein de Haas F1 Team. Il est une personne physique associée à un homme d'affaires de premier plan [son père] impliqué dans des secteurs économiques fournissant une source substantielle de revenus au gouvernement de la fédération de Russie, qui est responsable de l'annexion de la Crimée et de la déstabilisation de l'Ukraine.*

La seule chose qui cloche, c'est qu'il s'agit d'un texte à lire au passé. Uralchem était un sponsor de Haas F1 Team. Ce n'est certainement plus le cas aujourd'hui. La raison pour laquelle je le mentionne est que le jour où la liste a été publiée, Nikita a fait une déclaration disant qu'il avait l'intention de forcer son retour en F1.

Malheureusement, la FP2 a été un désastre pour Kevin. À cause de nouveaux problèmes mécaniques, il n'a même pas pu effectuer un tour de piste. Merde ! Le point positif, c'est que Mick a pu boucler 27 tours d'affilée et terminer par une série avec le réservoir plein. J'allais dire que la journée avait été riche en événements, mais elle n'est pas encore terminée !

Samedi 26 mars 2022– Corniche Circuit, Djeddah, Arabie saoudite

8 h 00

Bonne nouvelle. Le Grand Prix est lancé !

Mais merde, je suis fatigué. Je ne pense pas m'être couché avant 2 heures du matin, et j'ai mis du temps à m'endormir. Les frappes de missiles ont tendance à avoir cet effet sur les gens.

À l'issue de ces réunions (il y en a eu plusieurs, en fin de compte), nous avons eu la certitude que tout le monde serait en sécurité, et la décision a donc été prise d'aller de l'avant. Je suis personnellement responsable de toute l'équipe Haas, et s'il y avait eu le moindre doute dans mon esprit, j'aurais renvoyé tout le monde à la maison. Mais je ne vois aucun problème. Tout va bien. Nous pouvons préparer les qualifications.

17 h 00

Mick a eu un gros crash pendant la Q2, il est à l'hôpital. Mais il va bien. D'après ce que je sais, il est arrivé trop vite sur un vibreur, au virage 12, a perdu l'arrière de la voiture et est allé directement dans la barrière de sécurité. Nous avons perdu le contact avec lui au moment de l'impact, mais les médecins sont arrivés dans les secondes qui ont suivi et l'ont emmené au centre médical en bord de piste. Il a ensuite été transféré à l'hôpital le plus proche, à Djeddah, pour des contrôles de routine, et je suis sûr qu'il va bien. Cela m'a évidemment rappelé ce qui s'est passé avec Romain en 2020. C'était vraiment horrible, et je pense que cela nous hante tous, dans une certaine mesure.

C'est quand même un putain de week-end. Et nous n'avons même pas encore eu la course ! Jusqu'à présent, j'ai dû faire face à des problèmes de fiabilité, ce qui est pénible, à des questions sur Mazepin, ce qui est encore plus pénible, à l'attaque de missiles, ce qui aurait pu être mortellement pénible, et à la collision de Mick avec une barrière à plus de 250 km/h, ce qui était tout simplement terrifiant !

Les qualifications ont bien commencé pour nous. Les deux pilotes sont entrés en Q2, comme ils l'avaient fait une semaine plus tôt, et tout le monde était content. La Q2 a ensuite été gâchée par le crash de Mick, qui a provoqué une longue interruption par le drapeau rouge. Il venait de réaliser un bon chrono avec un train de pneus softs, et il était en train de repartir avec un nouveau set quand son accident s'est produit. Kevin a terminé P8, ce qui lui a permis d'accéder à la Q3 pour la deuxième fois consécutive. Son premier roulage a été le plus rapide, et il a terminé en P10. C'est bien.

Quoi qu'il en soit, oublions un instant les qualifications. Le dilemme auquel j'ai été confronté lorsque Mick a eu son accident, c'était de savoir si je devais ou non demander aux mécaniciens de travailler toute la nuit pour assembler une nouvelle voiture, pour Mick, ou si je devais retirer la voiture de la course. Finalement, il ne m'a fallu que deux minutes pour prendre une décision, et j'ai déjà retiré la voiture. Je n'ai su comment allait Mick qu'environ une demi-heure après l'accident. En outre, en plus de ma réticence à demander aux mécaniciens de travailler toute la nuit après avoir déjà fait face aux essais et au Grand Prix de Bahreïn, si quelque chose avait mal tourné pendant la course, nous aurions pu compromettre nos chances en Australie. Quelque chose comme ça aurait mis tout le monde dans une spirale descendante, et je ne pouvais pas le permettre. Mick aurait également pris le départ de la course depuis la voie des stands, de sorte que ses chances de marquer des points auraient été minimes. C'est une situation similaire à celle de l'an dernier, quand nous n'avons pas développé la voiture 2021 pour mettre toute notre attention sur 2022. L'enjeu n'est pas aussi important, bien sûr, mais c'est le même principe.

Malgré l'accident et tout le reste, nous sommes bien placés pour le moment. Il faut juste être patients, travailler de manière constructive et attendre les points. Mick est finalement sorti très rapidement de l'hôpital et aurait pu courir. Mais la décision avait été prise.

OK, demain, c'est le jour de la course. Compte tenu de ce qui s'est déjà passé, je ne sais vraiment pas à quoi m'attendre.

Dimanche 27 mars 2022 – Corniche Circuit, Djeddah, Arabie saoudite

8 h 00

Heureusement, j'ai beaucoup mieux dormi la nuit dernière. Et quand j'ai allumé mon téléphone tout à l'heure, je n'ai reçu aucun message concernant des catastrophes. C'est incroyable ! Il ne me reste plus qu'à faire un entretien téléphonique après le petit déjeuner, et ensuite, je serai en piste.

17 h 00

Nous avons marqué des points ! Seulement deux, mais c'est mieux que rien. Je ne me souviens pas de la dernière fois où nous avons marqué des points lors de deux courses consécutives. C'est un bel effort, surtout après tout ce qui s'est passé ce week-end.

Nous sommes partis avec une stratégie différente de celle de la plupart des autres équipes, en pneus durs, alors que les autres étaient en pneus mediums. Malheureusement, la voiture de sécurité est sortie au mauvais moment, au 16e tour, après un incident impliquant Latifi. Kevin a fini par s'arrêter, mais lorsqu'il est ressorti des stands, il était 12e. Nous avons eu un peu de chance vers la fin de la course avec la voiture de sécurité virtuelle (VSC), ce qui nous a permis de rentrer dans les points. Ce qui est frustrant, c'est que s'il s'était agi d'une vraie voiture de sécurité, tout le monde aurait été regroupé avec des pneus neufs, et nous aurions probablement fait un gros score. Quoi qu'il en soit, c'était une bonne course pour Kevin, et il a dit que la voiture était phénoménale aujourd'hui. Cela me rend presque aussi heureux que les deux points. Mais son cou est un peu tordu. Ce n'est pas grave.

Je me suis dit tout à l'heure que je devrais peut-être parler davantage du Grand Prix en général, des vainqueurs et de la course au titre. Mais cela signifie que je parlerais de toutes les autres équipes, de tous les pilotes et de tous les directeurs d'équipe, et je n'en ai rien à foutre. C'est Haas sur toute la ligne, bébé. Plus tard !

Lundi 28 mars 2022 – Hôtel, Djeddah, Arabie saoudite

8 h 00

J’ai encore bien dormi, ce qui est une bonne chose. Ce n’est pas vraiment une surprise. J’espère que tous les week-ends ne seront pas comme celui-ci. Je ne pense pas que mon cœur le supporterait.

Stuart vient de me taper sur les doigts, même si ce n’est que pour rire. Lors d’une interview que j’ai donnée à une radio après la course d’hier, il a été suggéré que sans le drapeau jaune, nous aurions pu avoir plus de points. J’ai répondu que nous voulons toujours marquer le maximum de points, mais que nous ne devons pas être trop gourmands, car l’année dernière, j’aurais fait un câlin à tout le paddock pour deux points. Apparemment, ils ont cru que j’avais dit « baiser tout le paddock » (moi ?), et ils ont dû s’excuser. Je suis désolé pour eux, mais n’oubliez pas que j’ai appris l’anglais dans une équipe de rallye, les gars. Si vous voulez un directeur d’équipe qui ne dit pas de gros mots, essayez… en fait, il n’y en a pas. Ils ne sont pas tous aussi mauvais que moi, mais ils sont tous capables de dire des gros mots.

J’ai bientôt un vol pour les États-Unis. Je vais de Djeddah à New York, puis de New York à Charlotte. Environ vingt heures de trajet, porte à porte. Ce sera bien de revoir Gertie et Greta, mais savez-vous ce que j’attends aussi avec impatience ? La conversation quand je franchirai la porte. Avez-vous idée de ce que c’est que rentrer chez soi, semaine après semaine, quand on fait de la merde ? Au lieu de me serrer dans leurs bras quand j’arrive, elles me passent une boîte de mouchoirs. « Oh mon Dieu, Haas est encore arrivé dernier. Assure-toi d’être gentille avec papa quand il rentrera à la maison. » Cette fois-ci, quand j’arriverai, je défoncerai la porte d’entrée en criant : « PUTAIN, DOUZE POINTS ! » En fait, si je fais ça, je vais me retrouver à l’hôtel.

Vendredi 1er avril 2022 – Aéroport de Charlotte, États-Unis

8 h 00

La série *Drive to Survive* commence vraiment à prendre de l'ampleur. Je ne sais pas exactement depuis combien de temps la nouvelle saison est sortie, mais depuis que je suis rentré chez moi, les selfies et les conversations sont presque constantes. Cela ne me dérange pas du tout. Tout le monde est très respectueux, donc si je suis avec ma famille ou manifestement occupé, on me laisse généralement tranquille. Tout le monde veut en savoir plus sur Nikita. Je suis très diplomate et dis que je ne peux pas en parler. Enfin, la plupart du temps. Ils aiment aussi citer des choses que j'ai dites dans l'émission, comme « nous avons l'air d'une bande de branleurs ». C'est devenu ma phrase fétiche, et je ne me souviens même pas l'avoir prononcée ! « Vous êtes sûr que j'ai dit ça ? Je n'ai pas l'habitude de dire des choses désagréables. »

L'autre moment de la série dont ils aiment parler, c'est quand j'ai perdu mon sang-froid avec Kevin, quand il a cassé ma porte. Ça, je m'en souviens. Je les avais engueulés, Romain et lui, à propos de quelque chose et, alors qu'ils quittaient le bureau, Kevin a fracassé ma porte. Ce petit Viking de merde. J'aurais dû lui faire payer.

Alors, qu'est-ce qui m'attend, aujourd'hui ? Quoi, à part un vol de trente heures pour Melbourne ? C'est l'un des voyages les plus durs de l'année en termes de décalage horaire. Personnellement, je n'en souffre pas trop en général, alors je suppose que j'ai de la chance. On me demande parfois comment je fais, et je réponds simplement que, où que je sois dans le monde – peu importe où –, je me lève quand le soleil se lève et je me couche quand il se couche. En fait, ce sont des conneries, mais ça sonne bien. Gene souffre beaucoup du décalage horaire, je crois. Quand je le vois, il est toujours fatigué.

Je n'ai jamais essayé d'additionner les kilomètres que je parcours chaque année, mais avant la fin de la saison, je vais essayer. Cela devrait être proche du nombre de gros mots que je prononce en une semaine, mais je ne

connais personne d’assez courageux pour essayer de les compter. Il faudrait une grosse calculatrice, disons-le comme ça !

J’ai vraiment hâte d’arriver en Australie. Tout le monde aime aller là-bas. La météo est normalement clémente, la température est agréable, les gens sont extraordinaires et c’est un bon circuit. En fait, les Australiens ne sont pas seulement incroyables. Ils sont complètement fous ! Mais dans le bon sens du terme. Notre meilleur résultat là-bas jusqu’à présent est une 6e place, obtenue par Kevin en 2019 et, avant lui, Romain, lors de notre toute première course en 2016.

Bon, ma voiture est là. Je vais réfléchir aux kilomètres que je fais dans l’avion.

Dimanche 3 avril 2022 – Hôtel, Melbourne, Australie

10 h 00

Je fais près de 150 000 km en avion chaque année, je pense. Ça inclut les voyages pour voir Gene et d'une usine à l'autre. Et ça représente environ trois fois et demie le tour de la Terre. Putain !

Nous avons atterri à Melbourne à 6 heures du matin. Pour être honnête, je n'ai pas été au mieux de ma forme ces derniers jours, et j'ai donc l'impression que le décalage horaire pourrait avoir plus d'effet que d'habitude. J'espère me tromper, mais je n'ai pas réussi à dormir pendant le vol, ce qui est inhabituel pour moi. Mais voyons ce qui se passe. Je suis encore debout. Enfin presque !

Une fois de plus, *Drive to Survive* n'est pas très loin. J'avais quitté l'avion depuis cinq minutes lorsque cinq Australiens se sont approchés de moi et m'ont demandé un selfie. Les Australiens sont toujours très enthousiastes. Ce sont des gens formidables. Parfois, ils sont trop enthousiastes et je ne comprends rien de ce qu'ils disent. Alors je me contente de sourire et de hocher la tête.

Une fois de plus, le principal sujet de conversation lorsque j'ai rencontré ces personnes était Nikita. L'un d'entre eux m'a dit : « Il a l'air d'un petit salaud gâté. » N'ayant pas regardé la série, je ne sais jamais exactement de quoi ils parlent, mais une chose est sûre, ce n'est pas très positif pour lui ! La presse m'a également posé des questions sur les Mazepin. Il est question d'une lettre qui aurait fuité et d'une demande de remboursement de l'argent du sponsoring de la part des Mazepin. Je continue à dire à la presse que je n'ai aucun commentaire à faire et que cela ne changera jamais. Gene et moi avons pris la décision de rompre les liens avec eux deux, et c'est là que j'ai pris mes distances.

Mardi 5 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

14 h 00

Peu importe le nombre de fois où je viens ici, l’Albert Park me rappelle toujours notre toute première course en 2016. Nous aurions pu commencer à courir en 2015, mais nous avons fini par décider que nous n’étions pas tout à fait prêts. Cela a été difficile à avaler, car tout le monde voulait commencer, mais c’était la bonne chose à faire. Tout comme le fait de nous reposer sur nos lauriers en 2021. Je dois vraiment vous parler de cette course parce que c’est un jour important dans notre histoire. Dans mon histoire !

Nos pilotes étaient Romain et le Mexicain Esteban Gutiérrez, qui était chez Sauber l’année précédente. Il n’a passé qu’une seule saison avec nous, puis il a été remplacé par Kevin. Si nous avions commencé à courir en 2015, nos attentes auraient probablement été nulles, mais cette année supplémentaire de préparation et de développement nous avait donné de l’espoir. Nous étions aussi les petits nouveaux, à la fois très émus et très excités. Je me souviens qu’il a plu pendant la FP1 et que Gutiérrez n’a pu faire que huit tours, et Romain six. La FP2 n’a pas été meilleure, mais c’était la même chose pour tout le monde. Si ma mémoire est bonne, Gutiérrez a terminé la séance en 10e position et Romain en 13e, ce qui était plutôt bien.

Au début de la FP3, j’ai eu un premier aperçu de ce dont Romain était vraiment capable lorsqu’il a touché l’une des Manor en sortant du garage. Il est rentré tout de suite pour mettre un nouveau plancher, il n’avait parcouru que quatre mètres ! Les deux pilotes ont quand même roulé, mais leurs chronos étaient dérisoires et ils se sont retrouvés en queue de peloton.

Ce Grand Prix est resté célèbre, en plus des débuts de Haas F1, pour son format de qualification à élimination directe : le pilote le plus lent était éliminé toutes les quatre-vingt-dix secondes. Vous vous en souvenez ? L’idée était de forcer les pilotes à être continuellement rapides, mais cela s’est avéré assez catastrophique, car il y avait de longues périodes pendant

lesquelles il n’y avait presque pas de voitures sur la piste. Gutiérrez a été le troisième pilote éliminé, après les deux pilotes Manor, et Romain a fini par être le quatrième, ce qui nous plaçait aux 19e et 20e rangs sur la grille. Personne n’a aimé ce format. Moi, encore moins ! C’était vraiment de la merde.

Le jour de la course était sec, et après que Daniil Kvyat, qui partait 18e, est tombé en panne dans le tour de formation, nos deux pilotes ont gagné une place avant même que nous ayons pris le départ. C’est mon Russe préféré ! Au 11e tour, Romain était 14e et Gutiérrez 16e. Au 7e et au 10e tour, Fernando Alonso, qui pilotait pour McLaren, a voulu dépasser Gutiérrez et l’a accroché à l’intérieur, envoyant les deux pilotes dans le gravier. L’accident d’Alonso a été assez spectaculaire et s’est terminé par un tonneau. Il s’en est sorti, hormis quelques côtes fêlées. Gutiérrez s’en est sorti aussi, mais sa voiture était manifestement endommagée. Bienvenue en F1 ! Quelques tours plus tard, un drapeau rouge a été déployé, et, comme Romain n’était pas encore rentré au stand, il a bénéficié d’un arrêt gratuit. Au 22e tour, Kimi Räikkönen a abandonné, ce qui plaçait Romain en 8e position. Il restait encore beaucoup de chemin à parcourir, mais je me souviens d’avoir ressenti à la fois de l’anxiété et de l’excitation. En fait, je me chiais dessus !

Je dois reconnaître que Romain a fait du bon boulot, car s’il a eu un avantage en fin de course, c’est parce qu’il avait bien pris soin de ses pneus et ainsi réussi à gagner deux places supplémentaires.

— Nous avons terminé sixièmes, ai-je dit à Gertie après l'épreuve. Et pour notre première course !

— Et l’autre voiture ? m’a-t-elle répondu.

— Ne gâche pas tout ! Nous avons terminé sixièmes. C’est tout ce que tu as besoin de savoir.

Les pilotes qui ont terminé devant Romain sont Felipe Massa, Daniel Ricciardo, Sebastian Vettel, Lewis Hamilton et Nico Rosberg. Donc, les meilleurs sur la grille. Il a été élu meilleur pilote du week-end, ce qu’il méritait. Plus important encore, ce qui s’est passé cette année-là à Melbourne est considéré comme l’un des meilleurs débuts d’une équipe dans l’histoire de la F1. Mais trêve de fanfaronnades !

C’était avant, et là, nous avons du pain sur la planche.

Mais quel beau week-end !

Mercredi 6 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

Kevin n’est arrivé en Australie que ce matin, et il n’a pas l’air en forme. Je ne me sens pas très bien non plus, mais lui a l’air d’un fantôme. C’est assez inquiétant.

L’organisation du Grand Prix de Las Vegas en 2023 a été confirmée. Jusqu’à présent, je n’ai parlé à personne qui ne pense pas que c’est une bonne idée et j’ai vraiment hâte d’y être. Depuis le lancement de *Drive to Survive*, le nombre de fans de F1 aux États-Unis a considérablement augmenté d’année en année, et le timing est donc parfait. Évidemment, nous avons aussi Miami cette fois-ci, ce qui fait qu’il y aura trois courses l’année prochaine. Est-ce que je pense que nous pourrions avoir quatre courses un jour aux États-Unis ? Si les choses continuent à se développer au rythme actuel, pourquoi pas ?

Je pense que Las Vegas correspond bien à la F1. Glamour, divertissement et conneries. C’est ce qui les caractérise toutes les deux. Certains diront que nous faisons trop de courses maintenant, mais je ne pense pas que ce soit le cas pour le moment. Je crois que Stefano a dit que 24 Grands Prix seraient la limite absolue, ce qui semble à peu près exact. En 1980, il n'y en avait que quatorze. Incroyable, non ? L’un des autres avantages de nouveaux Grands Prix, dans de nouveaux lieux, c’est de permettre aux organisateurs des courses historiques de rester vigilants. Rien n’est acquis dans ce sport, et un peu de concurrence ne fait pas de mal. Certaines courses historiques sont également assez faibles sur le plan commercial, de sorte qu’une pause dans le sport pourrait leur donner l’occasion de trouver de nouveaux investisseurs. Mais ce n’est pas tout : si les populations de ces lieux historiques n’ont pas de Grand Prix pendant quelques années, peut-être que la F1 va leur manquer et qu’elles s’y intéresseront à nouveau.

L’une des courses qui, j’en suis sûr, sera un peu menacée par l’arrivée de Las Vegas, c’est Monaco. En fait, dans les jours qui ont suivi l’annonce, beaucoup de gens ont dit que cette nouvelle course pourrait poser un problème à Monaco. Les principaux arguments de vente de Monaco sont

aujourd’hui le glamour et la tradition. Tout simplement. Las Vegas a du glamour à revendre, et, parce qu’elle est beaucoup plus grande que Monaco, il est presque certain qu’elle offrira une course plus excitante et plus compétitive. Que reste-t-il alors à Monaco ? La tradition. Et que peut faire la tradition si l’on n’y prend pas garde ? Elle peut vous empêcher d’aller de l’avant. Autrefois, la F1 avait plus besoin de Monaco que Monaco n’avait besoin de la F1, mais cela a changé. L’inscription au calendrier n’est plus automatique, pour aucun pays, et c’est très bien ainsi. Je pense que cela aura un effet positif sur la relation entre la F1 et Monaco, car personne ne souhaite que cette relation prenne fin. D’un autre côté, Monaco a eu beaucoup de mauvaise presse ces dernières années – on a parlé de Grands Prix ennuyeux et prévisibles –, et plus les nouvelles courses seront excitantes, pire ce sera pour la Principauté.

Jeudi 7 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

14 h 00

Joyeux anniversaire à moi, joyeux anniversaire à moi, joyeux anniversaire cher Günther, joyeux anniversaire à moi. Aujourd’hui, j’ai 57 ans. Je suis jeune et je n’ai pas l’impression d’avoir plus de 90 ans ! Les gens semblent obsédés par l’âge de nos jours, mais pour moi, ce n’est qu’un chiffre. La façon dont je me sens vieux dépend de la façon dont mon équipe se comporte. Jusqu’à Bahreïn, j’étais mort depuis trois ans !

Plus tôt dans la journée, l’équipe m’a fait la surprise de m’offrir un gâteau, ce qui est très gentil de sa part. Le seul problème, c’est qu’il m’a été apporté par Kevin, qui est malade ! Vous essayez de nous tuer tous les deux ? Mais le gâteau était bon. Un fraisier. J’ai fait un discours, qui a endormi tout le monde, puis quelques interviews.

Pour ajouter aux festivités, ce week-end aura lieu la 125^{e} course de Haas en Formule 1. Je devais répondre à une question pour notre site web, et Stuart me l’a rappelé. Il est donc tout à fait approprié que non pas un, mais deux de mes moments les plus mémorables au sein de l’équipe se soient déroulés ici, à Melbourne. Les deux 6^{e}s places.

16 h 00

J’ai dû aller répondre à quelques questions sur la scène de l’une des fan zones. Cela se produit lors de la plupart des Grands Prix de nos jours, et certains pilotes et directeurs d’équipe apprécient, d’autres non. Moi, j’adore ça ! Dans cette situation, tout le monde fait partie de la même équipe et rigole ensemble. La personne qui posait les questions a dit à la foule quel jour on était, et tout le monde a chanté un joyeux anniversaire pour moi. Il devait y avoir 10 ou 20 000 personnes. Mais pas n’importe qui, pas des personnes âgées, comme moi. Des Australiens ! Le bruit qu’ils ont fait était incroyable. C’était un grand moment pour moi.

Je viens de parler à quelqu’un des modifications apportées au circuit, qui sont censées faciliter les dépassements. Plusieurs virages sont plus larges, et le circuit a été reprofilé, sur un ou deux virages.

Le plus grand changement est la suppression de l’ancienne chicane aux virages 9 et 10, ce qui a créé une section à forte puissance le long de Lakeside Drive. Selon les organisateurs, les temps au tour ont été réduits d’environ cinq secondes par rapport à 2019, alors que la trajectoire idéale n’a été amputée que de 28 mètres.

Je viens de passer dans le garage, et la relation entre Kevin et Mick semble se renforcer constamment. Cela fait plaisir à voir. Il y a du respect des deux côtés, et ils se font confiance, ce qui m’aide énormément. D’un autre côté, nous devons veiller à ce qu’ils ne se sentent pas trop à l’aise, sinon, ils ne se pousseront pas l’un l’autre. Comme pour tout, il s’agit de trouver un équilibre. Si Kevin était plus proche de l’âge de la retraite, je pense que ce serait un problème, mais il est encore jeune et compétitif. De plus, s’il fait du bon travail pour nous, l’une des grandes équipes pourrait venir le chercher. C’est certainement ce qu’il a à l’esprit en ce moment, et cela ne me dérange pas. Tant que la voiture sera compétitive, il continuera à pousser.

Vendredi 8 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

10 h 00

Le pauvre Kevin se sent toujours aussi mal. Je lui ai demandé s’il voulait rentrer à l’hôtel, mais il a insisté pour piloter. Je ne sais pas. Il y a quelque chose qui cloche dans ce week-end. Kevin se sent mal. Je ne me sens pas très bien. Il faut juste qu’on se surpasse.

16 h 00

Cette première journée ne s’est pas bien passée. Kevin a bouclé 18 tours avec un meilleur temps de 1 :23.186 (P18), mais il s’est senti malade tout le temps. Mick a essayé un nouveau mélange de pneus au début avant de passer à un train de pneus softs pour signer un tour en 1 :24.349 (P20). Nous devons faire mieux que cela.

Les temps au tour ont chuté pendant la FP1, car la piste se recouvrait de gomme, donc l’adhérence s’améliorait. Kevin a réalisé un chrono de 1 :21.191 (P16) lors de sa simulation de qualification, tandis que Mick a obtenu un temps de 1 :21.974 (P18). Les deux pilotes ont terminé la séance par des runs avec beaucoup de carburant dans le réservoir, ce qui nous a permis d’obtenir des données précieuses pour la course.

Je commence à me sentir encore plus mal. Je n’ai pas de nausées, comme Kevin, mais je me sens étourdi et j’ai mal à la tête. J’ai d’abord pensé que c’était peut-être dû au décalage horaire (que je ne suis pas censé avoir !), mais je suis presque sûr que ce n’est pas le cas. Il ne manquait plus que ça. Je pense que je vais rentrer directement à l’hôtel.

Si ce livre se termine sur cette page, c’est parce que je suis mort pendant la nuit. Je voulais juste vous prévenir.

Samedi 9 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

7 h 00

Je ne suis pas mort pendant la nuit. C’est à peu près le seul point positif que je puisse trouver pour l’instant. Je n’ai pas bien dormi, et je me sens toujours aussi mal. Je ne suis jamais malade. Je suis comme le lapin de la batterie longue durée de la célèbre publicité, mais avec des jambes plus longues et un plus gros nez. Quoi qu’il en soit, je ferais mieux de me tirer du lit et de voir ce qui va se passer.

16 h 00

Jésus-Christ. On peut dire que les qualifications ne se sont pas déroulées comme prévu. Kevin est passé de 1 :21.243 à 1 :20.548 sur son premier train de pneus, puis à 1 :20.254 sur le second, ce qui lui a permis de se classer P17. Le troisième et dernier run était un sprint jusqu’à la ligne après un drapeau rouge, mais Kevin n’a pas pu améliorer son temps, ce qui l’a fait sortir en Q1. C’est la première fois de la saison. *Merda !*

Mick s’en sort un peu mieux, heureusement, et passe en Q2 grâce à un tour rapide de 1 :20.104 (P15). Un bon départ. Je pensais qu’il aurait pu faire mieux, mais à la fin de la Q2, il était toujours P15.

J’ai maintenant un tas de médias à gérer. J’aimerais pouvoir aller me coucher.

Dimanche 10 avril 2022 – Circuit de l’Albert Park, Melbourne, Australie

18 h 00

Mick a terminé 13e et Kevin 14e. Nos réglages n’étaient pas assez bons. Le rythme de course était correct, mais la voiture de sécurité a tout gâché. Cela arrive. Disons qu’aujourd’hui, nous avons appris beaucoup de choses. Je ne sais pas comment j’ai réussi à rester debout. J’aurais pu me réfugier sous mon bureau et m’endormir pendant deux semaines.

Lundi 18 avril 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

14 h 00

J’ai une histoire à vous raconter. Quelles semaines nous avons vécues ! Pas dans le bon sens du terme. Des semaines vraiment merdiques !

Après les qualifications de samedi à Melbourne, je me sentais un peu mieux et je suis allé dîner avec Mattia. Nous avons bu un peu de vin, mais pas grand-chose. Le lendemain matin, je me suis réveillé, et j’avais l’impression d’avoir descendu une bouteille de whisky ! Sérieusement, je me sentais tellement ivre. Quand je suis allé sur le circuit, je me suis rendu directement à mon bureau, et dès que je me suis assis, j’ai commencé à m’assoupir dans mon fauteuil comme un vieux monsieur. Depuis que je suis dans le sport automobile, cela ne m’est jamais arrivé !

Après la course, je suis allé directement à l’aéroport, et, dans la voiture, je me suis endormi profondément. Le chauffeur a mis cinq minutes à me réveiller. Il pensait que j’étais mort ! Lorsque je suis monté dans l’avion, je me suis de nouveau endormi profondément, et je ne me suis pas réveillé jusqu’à notre atterrissage à Los Angeles, presque dix heures plus tard. Après être descendu de l’avion, je suis allé au lounge pour attendre ma correspondance pour Charlotte, et je me suis endormi à nouveau jusqu’à ce qu’on appelle mon vol, trois heures plus tard.

Lorsque la personne du lounge m’a réveillé, j’ai dit : « Oh merde, j’espère que je n’étais pas assis là avec la bouche grande ouverte pendant tout ce temps. » « En fait, c’est exactement ce que vous avez fait, monsieur », a-t-elle dit, un peu trop honnêtement. À ce stade, je tremblais tellement que je pouvais à peine tenir mon téléphone portable, et, lorsque j’ai pris l’avion pour Charlotte à minuit moins le quart, je me suis de nouveau endormi rapidement. Il a fallu dix minutes au personnel de cabine pour me réveiller lors de l’atterrissage à Charlotte. Ils étaient vraiment inquiets, apparemment. Je n’en savais rien, j’étais complètement à côté de mes pompes !

Je suis finalement arrivé à la maison à 7 h 30, et j'ai décidé de prendre un petit déjeuner. Je ne me sentais pas trop mal à ce moment-là, mais quand même fatigué, alors j'ai pris une douche et je suis allé me coucher. La prochaine chose dont je me souviens, c'est que Gertie m'a réveillé.

— Tu sais l'heure qu'il est, n'est-ce pas ? 13 heures.

— Je m'en fiche. Laisse-moi dormir.

Je crois que j'ai dormi encore cinq heures, si bien que lorsque je suis revenu sur la terre des vivants, j'avais dormi, par intermittence, pendant près de vingt-quatre heures.

Mardi, je me suis réveillé, et j'ai presque immédiatement eu envie de vomir. J'ai tout juste réussi à aller aux toilettes. Les nausées ont duré pratiquement toute la journée, et le soir, j'avais l'impression que ma tête allait exploser. C'était terrible. Je ne m'étais jamais senti aussi mal de toute ma vie. Mercredi, c'était à peu près la même chose. Jeudi et vendredi, j'ai commencé à me sentir mieux. Pas au point de pouvoir travailler, mais suffisamment pour pouvoir marcher et parler. Samedi, j'ai ouvert mon ordinateur portable pendant quelques heures, et hier, j'ai passé une journée entière à rattraper mes conneries. Ce qui est bien, c'est que, comme c'est Pâques, les choses sont plutôt calmes en ce moment.

Vous savez à quel point ça a mal tourné ? J'ai même fini par mettre un message d'absence du bureau sur mon courrier électronique. Je ne sais pas depuis combien de temps j'envoie des courriels, mais je n'avais jamais eu à le faire auparavant. J'ai consulté mon médecin mercredi dernier, et il m'a dit qu'il s'agissait d'une sorte d'infection virale. Il m'a également dit que si je ne me sentais pas mieux vendredi, je devais aller à l'hôpital, ce que j'ai heureusement fait.

Quoi qu'il en soit, la bonne nouvelle est que Günther est de retour. En forme, plus fort et plus beau que jamais. Je vais bientôt m'envoler pour l'Italie et passer une nuit chez ma mère, puis je partirai à Imola pour la prochaine course.

À mon avis, c'est l'un des trois Grands Prix qui ne conviendront pas à notre voiture, alors je ne m'attends pas à de grandes choses. Mais d'un autre côté, dans les Grands Prix où je m'attendais à ce que nous fassions de bons résultats, nous avons parfois fait de la merde, alors si on suit cette logique, nous allons probablement gagner ! Nous attendons avec impatience la première Course Sprint ce week-end. Ce sera également un défi car nous

n’avons qu’une séance d’essais libres pour trouver une bonne configuration. Mais c’est la même chose pour tout le monde, et ceux qui sont le mieux préparés auront une meilleure voiture. Nous serons prêts. Allez, on y va !

Jeudi 21 avril 2022 – Imola, Bologne, Italie

14 h 00

Cette semaine, la presse a davantage parlé de notre relation avec Ferrari que du Grand Prix. Sérieusement, cela devient ennuyeux. Je pense qu'ils surestiment mon influence chez Ferrari, sans parler de l'accès que j'ai à Maranello. Mais qu'est-ce qu'ils pensent que je fais là-bas, que je me faufile dans les bureaux de Ferrari la nuit et que je me connecte à leurs serveurs ? Nous sommes dans un bâtiment complètement séparé de celui de Ferrari à Maranello. Combien de fois dois-je le répéter ? Mattia a fait une déclaration, mais je ne pense pas qu'elle serve à grand-chose. Il a dit que Haas est une équipe totalement indépendante par rapport à Ferrari et que, comme nous ne sommes pas une équipe junior, ils n'échangent pas d'informations au-delà de ce qui est autorisé par le règlement. C'est assez clair, je pense. Mais nous ne pouvons pas gagner. Quand nous avons une bonne voiture, elle est copiée sur Ferrari, et si nous avons une mauvaise voiture, c'est notre niveau normal. Je ne pense pas que cette façon de penser soit une preuve d'intelligence. Il faut aussi respecter les gens, et cela manque parfois. Nous ne sommes pas là pour remplir la grille. Si quelqu'un a fait du bon travail, il faut lui tirer son chapeau et lui dire « bravo ».

L'un des opposants les plus virulents à notre relation avec Ferrari a été Andreas Seidl, de McLaren. Il estime que les constructeurs ne devraient être autorisés à partager les moteurs et les boîtes de vitesses qu'avec certaines équipes, et que des écuries comme Haas ne devraient être autorisées à exister que si elles font tout le reste en interne. Ce qu'il veut donc, c'est un retour au bon vieux temps, quand de nombreuses équipes finissaient dans le mur. Ou alors, il veut simplement quatre ou cinq grandes équipes.

Je peux juste rappeler à tout le monde, comme l'a fait Mattia, que tout ce que nous faisons est conforme au règlement. Et si Andreas a un problème avec cela, il devrait se plaindre à la FIA. En fait, j'ai formellement invité la FIA à venir enquêter sur la relation entre Ferrari et Haas, et s'ils voient quelque chose à redire, nous y remédierons. Mais ils ne trouveront rien, car

tout ce que nous faisons – une fois de plus – est conforme à leurs propres règlements.

Il y a quelques semaines, j'ai découvert qu'Andreas était la personne qui s'était opposée à ce que nous bénéficiions d'un temps d'essai supplémentaire à Bahreïn, même si ce n'était pas de notre faute si le fret était arrivé en retard. Lorsque je l'ai appris, je l'ai remercié d'être aussi sportif, ironiquement, et je lui ai demandé pourquoi il faisait une chose pareille. Il s'est contenté de me rire au nez. Je lui ai alors dit exactement ce qui se passerait s'il se moquait encore de moi, et il a arrêté. Je veux bien que les gens aient des opinions différentes sur la façon dont les équipes sont constituées et fonctionnent, mais sans être désobligeant pour mon équipe. Je ne le permettrai pas.

Vendredi 22 avril 2022 – Imola, Bologne, Italie

16 h 00

Après toute la merde d'hier autour de nous et de Ferrari, sans parler de ce qui s'est passé en Australie et de ma transformation en Belle au bois dormant pendant une semaine, j'avais vraiment besoin qu'il se passe quelque chose de bien aujourd'hui. Et c'est ce qui s'est passé !

Lors des qualifications pour la Course Sprint de demain, nous avons obtenu le meilleur résultat de notre histoire lorsque Kevin s'est classé P4. Putain, P4, baby ! À un moment donné, j'ai cru que ça allait se terminer en catastrophe quand Kevin est sorti de la piste, mais il a pu garder la voiture et s'est qualifié derrière Verstappen, Leclerc et Norris. Il y avait un sacré bruit qui sortait de notre garage après ça. Sans parler de la foule. Au fait, saviez-vous que Leclerc est un ancien de chez Haas ? C'est vrai. Il a été pilote de développement pour nous en 2016 lorsqu'il pilotait en Formule 2, et il a fait quelques apparitions pour nous en FP1. J'aime bien Charles. C'est un bon gars.

Comme à Bahreïn, tout le monde retrouve le sourire. Et en plus de rendre toutes les bonnes personnes heureuses, cela va aussi en énerver d'autres. Désolé, je ne devrais pas faire de politique. J'en suis encore un peu fâché.

Ce soir, Stefano Domenicali, qui est originaire d'Imola, emmène tous les directeurs d'équipe dans son restaurant préféré. Comme vous le savez, Stefano est un bon ami, et il veillera à ce que nous passions tous un bon moment. Je parie qu'il fera attention au plan de table. Il n'est pas bête. Christian (Horner) sera à l'opposé de Toto (Wolff et moi à l'opposé d'Andreas (Seidl). Du moins, je l'espère. Je ne veux pas passer toute la nuit à lui faire un bras de fer et à lui donner des coups de pied sous la table. En fait, j'aime bien Andreas. C'est un type bien.

Beaucoup de gens me demandent si l'opposition entre Christian Horner et Toto Wolff que l'on voit dans *Drive to Survive* est tout à fait réelle. Se détestent-ils vraiment ? Bla bla bla… Si ces types ne sont pas en train de se faire des câlins tout le temps, pourquoi devrais-je m'en préoccuper ? J'ai dit tout à l'heure que ce qui nous empêche de nous entre-tuer, c'est que, même

si nous travaillons pour des équipes différentes, nous travaillons tous pour la F1 et nous nous y intéressons tous. Toto et Christian en sont un bon exemple. Parfois, sur le moment, je me dis qu'ils ont probablement envie de s'entre-tuer, tout comme j'aimerais parfois tuer la petite merde qui remet en question notre relation avec Ferrari. Mais en fin de compte, nous sommes tous dans le même bateau, et même si je ne suis pas d'accord avec ce que pense ce type, tout comme Christian ne sera pas toujours d'accord avec Toto et vice versa, nous devons nous rappeler qu'en fin de compte, nous sommes tous assis sous le même arbre. Si nous ne nous en souvenions pas, nous serions tout le temps en train de nous donner des coups de pied au cul.

En fait, ce ne serait pas une mauvaise idée. Si jamais nous avons une course ennuyeuse, nous pourrions organiser un combat de boxe en col blanc entre deux directeurs d'équipe. Je ne sais pas qui serait le plus coriace. Je connais Christian depuis longtemps et j'ai travaillé avec lui chez Red Bull. Il pourrait être un rude concurrent. Mais il est marié à une Spice Girl maintenant. Otmar (Szafnauer), chez Alpine, c'est un grand gaillard.

Bref, revenons à cette soirée. Je pense que si Stefano me met à côté de Fred (Vasseur), il n'y aura pas de sang. La nourriture et le vin seront bons. Et c'est un repas gratuit.

Samedi 23 avril 2022 – Hôtel, Bologne, Italie

7 h 00

La soirée d'hier s'est déroulée pratiquement sans problème, et il n'y a donc rien à signaler. Je suis déçu, moi aussi. Peut-être la prochaine fois. On s'est bien amusés, cependant, et la nourriture était incroyable. Stefano a également été un hôte fantastique.

Nous avons évidemment de grands espoirs pour aujourd'hui. La performance de Kevin hier a été l'une de ses meilleures chez Haas, alors nous attendons la même chose aujourd'hui. Mick s'est d'ailleurs qualifié en 12e position, ce qui n'est pas si mal. Il n'a pas encore réussi à se hisser en Q3, ce qu'il souhaite ardemment, je le sais. Cela viendra.

Quoi qu'il en soit, je vais maintenant prendre une douche, enfiler mon short porte-bonheur et me rendre directement sur la piste.

16 h 00

Je ne suis pas de très bonne humeur en ce moment, alors je vais être bref. Toutes les promesses d'hier ont été réduites à néant dans la Course Sprint. Kevin a réussi à rester en 4e position jusqu'au 8e tour. Trois tours plus tard, il a perdu la 5e place au profit de Ricciardo. Au 16e tour, Kevin était 7e et Mick 10e, ce qui signifie qu'il y avait un pilote dans les points et un autre juste en dehors. Kevin a encore perdu une place avant la fin de la course, et Mick est resté 10e, ce qui fait un point au total. Certains diront : « Allons, Günther, un point est un point. » Oui, mais quand on se qualifie 4e ? Ce n'est pas un désastre, mais je m'attendais à mieux. Le seul point positif est que Mick partira 10e demain, ce qui est encourageant.

Bref, il y a de quoi se taper la tête contre les murs. Je croise les doigts pour demain.

Dimanche 24 avril 2022 – Imola, Bologne, Italie

18 h 00

Si proche, et pourtant si loin – encore ! Kevin a pris un excellent départ et s'est hissé à la 5e place, mais Mick est entré en contact avec Alonso dans la première chicane, a fait un tête-à-queue et s'est retrouvé 17e. Kevin a vraiment essayé, mais il n'était pas aussi rapide que les autres. Au moins, c'est le rythme en course qui est maintenant le sujet principal, et plus la fiabilité ! Kevin a finalement terminé 9e, ce qui nous a permis de prendre encore deux points, et Mick est resté 17e. Je suis un peu déçu par Mick. C'était une belle opportunité pour lui. C'est juste une question d'expérience. Beaucoup de gens commencent à dire que la voiture est meilleure que les résultats que nous obtenons, et, en fin de compte, c'est l'affaire des pilotes. Je lui donne encore quelques courses, mais il faut que quelque chose se passe. J'aimerais parler à Mick maintenant, mais il s'est envolé directement pour l'Amérique. Est-ce que je pense déjà à d'autres choix ? Bien sûr que oui. Kevin a déjà marqué 15 points depuis le début de la saison, et si Mick en avait marqué ne serait-ce que la moitié, nous en serions à 23. Nous avons attendu longtemps pour avoir une bonne voiture, et la seule chose qui peut vraiment gâcher la fête, c'est de ne pas en exploiter tout le potentiel. Rien ne serait plus frustrant.

OK, c'est au tour de Miami. Une nouvelle course. J'aurais aimé rentrer chez moi en premier, mais demain, je m'envole pour Londres, pour des réunions, et ensuite, je serai à l'usine d'Oxford pour quelques jours. Je ne m'étais jamais senti comme ça chez Haas. Le bonheur ou la déception sont les deux émotions normales de ma vie, mais je passe du bonheur à la frustration, à la nervosité, à la déception, puis au bonheur à nouveau. C'est une combinaison étrange, et comme Miami est une ville nouvelle, je ne pense pas que cela changera de sitôt. On dirait que je me plains, mais ce n'est pas le cas. La frustration signifie que nous sommes proches de quelque chose de bien. J'en suis sûr. Je le sens !

Lundi 2 mai 2022 – Haas F1, Banbury, Oxfordshire, Royaume-Uni

Quelques bonnes nouvelles. Demain, nous annoncerons un nouveau partenariat avec une société de technologie financière basée au Danemark, Lunar. Nous y travaillons depuis un certain temps, et il est presque prêt à être mis en place. Bien que notre situation financière soit assez bonne, l'accord avec Uralkali valait beaucoup d'argent, et j'ai travaillé dur pour le remplacer. Environ 65 % de notre budget annuel est normalement couvert par les revenus du sponsoring, vous savez donc de quel genre de chiffres nous parlons. Il s'agit d'une somme importante. Nous n'en sommes qu'au début, mais il y a déjà un bon nombre de parties intéressées par le sponsoring-titre de l'écurie. Ce n'est pas indispensable, mais une société américaine serait la bienvenue.

Je pense que certaines personnes du marketing qui ne sont pas des fans de Formule 1 supposent que toutes les équipes sont les mêmes, ou du moins qu'il s'agit de variations sur un même thème. J'aime toujours les corriger sur ce point.

— Nous sommes un peu différents des autres équipes, leur dis-je.

Et je ne parle pas d'argent. Nous avons une éthique différente. Laissez-moi vous donner un exemple. Toutes les autres équipes de la grille de F1, à l'exception de Haas, sont de vraies entreprises. Ou du moins à un certain degré. Mercedes est totalement *corporate*, c'est normal pour un groupe allemand surpuissant qui a beaucoup d'argent et qui a un gars comme Toto à sa tête. C'est vraiment du sérieux, ces gars-là. Chez Alfa Romeo et Alpine aussi, ils sont *corporate*, cela fait partie de leur ADN. Haas, en revanche, n'est pas une entreprise. Nous ne sommes pas contre les entreprises, bien sûr que non, mais ce n'est pas notre raison d'être. Il y a quelques semaines, un journaliste m'a demandé quelle était notre spécificité.

— Qu'est-ce qui vous différencie des autres équipes ? m'a-t-il demandé.

— C'est une bonne question.

J'ai alors mentionné le fait que nous n'étions pas vraiment une entreprise, et, au début, le journaliste n'a pas compris.

— Mais la F1 est le sport le plus *corporate* du monde, a-t-il dit. Vous êtes forcément obligés de suivre cet exemple.

Je lui ai répondu que c'étaient des conneries. Une écurie de F1 peut être ce que vous voulez, tant que vous respectez les règles, et les règles n'indiquent pas que vous devez être une entreprise.

Mais ce n'est pas pour tout le monde. Si vous allez chez Mercedes ou Ferrari en tant qu'invité, il y aura une armée de gens pour s'occuper de vous. Alors que si vous venez chez Haas en tant qu'invité, on vous passera une salopette ou on vous fera faire la vaisselle ! Le fait est que nous n'avons pas beaucoup de gens pour s'occuper de nos invités, alors avec Haas, c'est une expérience différente.

Qu'est-ce qui différencie Haas ? Certains diront probablement que je suis différent des autres directeurs d'équipe. Et ils auront raison. Ni en bien ni en mal. Ni pire ni meilleur. Je suis simplement différent. Pouvez-vous m'imaginer chez Mercedes ? Jésus-Christ ! Les mécaniciens se rouleraient par terre quand j'entrerais dans le garage. L'Allemagne entière prendrait feu si je devenais le patron de Mercedes F1.

La principale différence avec Haas, ce n'est pas moi. Ou le fait que nous ne sommes pas une entreprise. La différence, c'est nous tous. Une équipe ne vaut que par les gens qui y travaillent, et nous avons quelques-uns des meilleurs. Mais tout le monde n'est pas fait pour Haas, et Haas n'est pas faite pour tout le monde. C'est pourquoi je tiens à participer, dans une certaine mesure, à tous les recrutements et licenciements. J'interviens généralement lors du deuxième entretien. Tous les candidats, quels qu'ils soient, sont responsables devant moi, et je dois donc m'assurer qu'ils correspondent au profil recherché. Je n'y parviens pas toujours, mais le fait que je sois impliqué m'aide. Ou du moins je le pense ! Les autres équipes ont le gène de l'entreprise, et nous avons Gene Haas. Un homme tranquille qui aime le sport auto, et qui a été assez courageux (et assez fou) pour accorder sa confiance à un Italien laid et fort en gueule qui serait probablement prêt à mourir pour l'équipe qu'il a contribué à créer.

Vous n'avez pas idée du nombre de détracteurs que nous avions à nos débuts. Ils disaient tous : « Vous allez quitter le sport plus vite que vous n'y êtes entrés. » Une bande de branleurs. Ils pensaient également que le fait que nous soyons la plus petite équipe devait être une source d'embarras. Je

ne suis pas gêné d'être la plus petite équipe. J'en suis fier. Si vous pouvez faire plus avec moins, c'est une bonne chose, vous ne pensez pas ? C'est certainement une plus grande réussite. Nous ne sommes pas pauvres pour autant. Nous essayons simplement de gérer notre argent correctement, car nous voulons durer. Toutes les bonnes choses ont une fin, mais, en attendant, nous voulons en profiter au maximum.

Les nouvelles règles ont certainement aidé, en partie parce qu'elles ont été conçues pour encourager les équipes à fonctionner comme des entreprises rentables plutôt que comme des puits d'argent sans fond ou un passe-temps de riche.

Il s'agit là d'un véritable défi. Car n'importe quel imbécile peut gérer une entreprise qui perd de l'argent. Pendant un certain temps.

Demain, je m'envole pour le tout premier Grand Prix de Miami. Comme il s'agit d'un autre Grand Prix à domicile pour Haas, les gars de notre département créatif ont conçu une affiche pour la course qui est basée sur la couverture d'un jeu vidéo de la série Grand Theft Auto (GTA) appelé *Vice City*. J'ai entendu parler de GTA, mais je n'y ai jamais joué. J'ai mieux à faire de mon temps, comme diriger une putain d'équipe de F1 ! Mais je dirai ceci : dix sur dix pour la créativité. C'est incroyable, et, d'après Stuart, c'est devenu viral en ligne, quoi que cela veuille dire. Sur cette affiche, je porte une paire de lunettes de soleil, et j'ai l'air plutôt cool.

Que diriez-vous d'un peu d'histoire sur la course ? C'est Stefano qui a suggéré pour la première fois Miami comme site possible pour un Grand Prix au début de l'année 2021. Au vu du nombre de personnes qui m'arrêtaient déjà pour me parler du sport et me demander des selfies au supermarché et autres, je savais déjà que le public était là. Mais Miami et la F1 ? C'est une combinaison parfaite, à mon avis, et j'étais très enthousiaste.

Lorsque la création de la course d'Austin a été annoncée pour la première fois il y a sept ou huit ans, beaucoup de gens ont dit qu'elle aurait de la chance si elle durait deux ans. Même moi, je craignais qu'elle ne devienne pas un rendez-vous régulier. Et regardez la situation aujourd'hui. Austin est déjà devenu un classique, et nous avons le même nombre de spectateurs à cette course qu'à Silverstone. Quatre cent mille personnes sur un week-end. C'est tout simplement incroyable. Il faut reconnaître à *Drive to Survive* le mérite d'avoir suscité une grande partie de l'intérêt général pour la F1 aux

États-Unis. C’est tout à fait vrai. Mais si les gens n’aimaient pas ce sport, ils ne reviendraient pas, et ils reviennent. Chaque année, ils sont plus nombreux.

La Formule 1 est l’un des rares sports majeurs, hormis le football, qui a un véritable pouvoir d’attraction mondial, mais cela ne s’est jamais vraiment concrétisé. Auparavant, seuls les passionnés suivaient la F1, alors qu’aujourd’hui, tout le monde semble avoir un pilote favori ou une équipe préférée. La F1 a-t-elle jamais été dans une meilleure position ? Non, je ne pense pas. Il y aura toujours des puristes qui penseront différemment, mais en termes de popularité et d’enthousiasme, je pense que la F1 est dans une bonne position en ce moment. La seule chose à laquelle elle doit veiller, c’est de s’assurer que le sport lui-même reste primordial, et non le spectacle. Tout le monde aime le spectacle, mais s’il compense quelque chose d’ennuyeux ou de merdique, les gens finiront par regarder ailleurs et passeront à autre chose.

Savez-vous ce que j’ai découvert l’autre jour ? Les hôtels de Las Vegas sont complets pour le Grand Prix de l’année prochaine. Plus d’un an et demi à l’avance ! Il y a cent cinquante mille chambres d’hôtel à Las Vegas, et elles sont parties. Toutes. J’ai demandé à notre coordinatrice des voyages, Kate, où l’équipe allait loger l’année prochaine, et elle m’a répondu : « Pour l’instant, Günther, je n’en suis pas sûre ! » C’est complètement fou. À ce rythme, je pourrais me retrouver dans une caravane, dans le désert.

Quoi qu’il en soit, je ferais mieux de me ressaisir, car ma voiture sera bientôt là. À bientôt dans la ville magique !

Mercredi 4 mai 2022 – Autodrome international de Miami, États-Unis

18 h 00

Je suis arrivé à Miami à 15 h 30, et je suis allé directement sur la piste. Tout ce qui concerne l'installation ici a dépassé mes attentes. C'est vraiment incroyable. Le circuit est temporaire, comme celui de l'Albert Park à Melbourne, mais il a l'air d'être permanent. Il est situé dans le complexe du Hard Rock Stadium à Miami Gardens. C'est là que jouent les Miami Dolphins, et si vous allez tout en haut du stade, vous pouvez voir tous les coins de la piste. C'est très impressionnant.

On s'est déjà demandé si trois Grands Prix suffiraient pour le marché des États-Unis, et on m'a déjà posé pas mal de questions à ce sujet depuis que celui de Miami a été annoncé. Je pense qu'il faut d'abord consolider ce qui existe pendant quelques années, puis réexaminer la situation. L'une des trois courses n'a même pas encore eu lieu. Calmez-vous !

Le fait d'être ici, de parler au public et de voir le travail accompli démontre le changement que connaît actuellement la F1. Lorsque Haas a débuté en F1, si vous disiez à quelqu'un aux États-Unis que vous travailliez en F1, il vous regardait et disait quelque chose comme « c'est juste un sport britannique, non ? » Personne ne s'y intéressait. Maintenant, quand vous leur en parlez, ils vous regardent et vous disent : « Wow, la Formule 1, c'est vraiment cool. »

Dès ma descente d'avion, j'ai su que cette course allait être spéciale. Je suis arrivé le mardi, et il y avait déjà des fans partout qui regardaient le circuit et mettaient de l'ambiance. J'ai parlé tout à l'heure à l'un des journalistes d'ABC, il pense que les audiences du Grand Prix de Miami pourraient même rivaliser avec celles de certaines courses de Nascar. Ce serait incroyable. L'année dernière, Austin a enregistré le deuxième plus grand nombre de téléspectateurs pour un Grand Prix des États-Unis, avec 1,2 million de téléspectateurs. La moyenne pour la Nascar est d'environ 3 millions par course, donc il y a encore du chemin à faire. Miami est une ville nouvelle, et la curiosité qu'elle suscite sera énorme.

Vendredi 6 mai 2022 – Autodrome international de Miami, États-Unis

8 h 00

Cette semaine, Ralf Schumacher, l'oncle de Mick, a déclaré que j'avais une meilleure relation avec Kevin qu'avec Mick. Et il a raison, pour une fois. En revanche, il ne demande pas pourquoi j'ai une meilleure relation avec Kevin, ni même si c'est fondé. Alors laissez-moi vous le dire. Tout d'abord, je connais Kevin depuis très longtemps et nous avons vécu beaucoup de choses ensemble. Je sais comment il travaille, il sait comment je travaille, et nous nous comprenons. Ou du moins, autant qu'il est possible de le faire dans un environnement aussi fluide et sous pression. Ce n'est pas que j'aie de mauvaises relations avec Mick, loin de là. C'est juste qu'elles ne sont pas très approfondies. J'ai essayé d'apprendre à le connaître un peu mieux, mais, en fin de compte, c'est un effort qui doit être fait par les deux parties. On ne peut pas forcer les choses. Peut-être que cela se fera avec le temps. Des commentaires comme ceux de l'oncle de Mick n'aident pas, cependant, et ma relation avec Mick n'a aucune incidence sur la façon dont l'un ou l'autre d'entre nous se comporte. Si nous nous disputions tout le temps ou si nous ne pouvions pas être honnêtes l'un envers l'autre, ce serait peut-être le cas, mais ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Ce n'est pas parce que je ne suis pas proche de Mick que je ne peux pas être franc avec lui, et vice versa. Quoi qu'il en soit, je vais sur le circuit. C'est là que le plaisir commence.

18 h 00

La température de la piste pendant la première journée était de 54 degrés, et la température de l'air de 34 degrés. C'est plutôt chaud ! Mais nous sommes à Miami. Il fallait s'y attendre.

Les deux pilotes ont fait 20 tours, puis, en FP2, à peu près autant. Kevin a terminé 10^{e} et Mick 15^{e}. C'était une séance intéressante. Je pense que nous pouvons encore nous améliorer, mais dans l'ensemble, je suis assez satisfait

de ce que nous avons appris aujourd'hui. Je ne pense pas que nous soyons dans une mauvaise position, donc, à nouveau en FP3, nous ferons des progrès et serons prêts pour les qualifications.

Aujourd'hui, on parle beaucoup dans le paddock des célébrités qui vont être là ce week-end. Je ne regarde pas vraiment la télévision et n'écoute pas beaucoup de musique, donc les chances qu'un vieux schnock comme moi reconnaisse quelqu'un sont infimes. En 2019, un certain Trevor Noah était notre invité au Grand Prix des États-Unis, et je ne savais pas du tout qui c'était.

— C'est un humoriste sud-africain, m'a dit Stuart.

— Vraiment ? Je n'ai jamais entendu parler de lui.

— Il a 12 millions d'abonnés sur Twitter et 8 millions sur Instagram, il est donc assez célèbre.

— Sans blague ?

C'était un type vraiment sympa. Cela arrive souvent de nos jours. Günther, voici bla bla. Je sais qu'ils sont célèbres, mais la plupart du temps, je n'ai pas la moindre idée de qui ils sont. Je vis dans une bulle, alors à moins que vous ne soyez célèbre dans le sport automobile, je n'ai pas la moindre idée de qui vous êtes.

Samedi 7 mai 2022 – Autodrome international de Miami, États-Unis

13 h 00

J’avais raison à propos des VIP. Apparemment, le paddock est plein de célébrités aujourd’hui, mais je n’en ai pas encore reconnu une seule. En fait, nous avons quelques-uns des nôtres qui viennent ce week-end.

Les frères Watt, JJ et TJ, sont nos invités à Miami. Ce sont des joueurs très célèbres de la NFL et des gars très sympathiques. C’est déjà comme Monaco, mais multiplié par dix. C’est hors norme. Dieu sait ce que sera Las Vegas l’année prochaine. Et je comprends. Les célébrités veulent être associées à quelque chose de populaire et de glamour, et la F1 veut être associée à des gens populaires et glamour. Avouons-le, elle a besoin d’aide dans ce domaine.

Ce que je n’accepte pas, c’est que les célébrités refusent de parler aux médias. Cela ne me plaît pas. Elles n’ont rien contre le fait de se faire prendre en photo et de se sentir importantes, mais dès qu’un représentant de la presse ou des médias leur demande : « Bonjour, vous vous amusez bien aujourd’hui ? », les body-guards se précipitent et commencent à perdre leur sang-froid. À mon avis, ces personnes devraient savoir qui sont les principaux représentants de la presse et des médias en F1 et être encouragées à discuter avec eux. Si vous êtes ici pour une journée gratuite, vous devriez soutenir la F1 en interagissant avec les personnes dont le travail consiste à en discuter et à la promouvoir. Voilà ce qu’il faut faire. Ou du moins, cela devrait être le cas. Notre maison, nos règles.

La suffisance des célébrités n’est apparue que ces dernières années, et j’espère vraiment qu’elle disparaîtra bientôt. J’ai vu ce que des gars comme Martin Brundle doivent endurer sur la grille, et ce n’est pas bon. Je le vois parfois se faire bousculer ou piétiner par des vigiles. C’est triste. Notre sport devrait être pour tout le monde, et quand les seules personnes qui ne veulent pas interagir ne font même pas partie du sport, ce n’est pas bon signe. Il s’agit d’un Grand Prix, pas d’une cérémonie de remise des Oscars.

18 h 00

Ce n’était pas un bon après-midi. C’était même un après-midi plutôt merdique. En FP3, nous avons fait un pas en avant en réalisant une bonne performance, puis deux pas en arrière à cause d’un dysfonctionnement et de quelques mauvaises décisions. Au début de la Q1, la radio de Kevin est tombée en panne, ce qui l’a empêché de communiquer avec son ingénieur. Il est donc resté en piste avec un seul train de pneus tendres et a terminé P16. Mick, qui suivait la même stratégie que Kevin, a réussi à changer de pneus et à se qualifier pour la Q2. Il n’a pas réussi à améliorer sa performance et s’est qualifié en dernière position (P15).

Nous ne savons toujours pas pourquoi la radio de Kevin a cessé de fonctionner. C’est un mystère. Un mystère exaspérant ! Si elle avait fonctionné, il aurait pu changer de pneus, et il y a fort à parier qu’il aurait au moins atteint la Q2. Quoi qu’il en soit, la merde est en train d’arriver. Elle fonce sur nous…

Dimanche 8 mai 2022 – Autodrome international de Miami, États-Unis

8 h 00

Hier soir, après les qualifications, j’ai réuni l’équipe pour discuter. J’ai dit que nous avions une opportunité à saisir et que nous devions passer à la vitesse supérieure. Pour l’instant, nous avons l’impression d’être en retrait. L’impression de miser sur le fait que demain sera un jour meilleur. Comme je l’ai dit aux gars, ces jours vont bientôt s’écouler, et, à moins de nous sortir les doigts et de changer la donne, nous risquons de voir cette promesse s’évaporer et la saison prendre une mauvaise tournure. Nous avons besoin de travailler plus dur et, surtout, plus intelligemment. Les gens sont parfois un peu déprimés lorsque je m’emporte, mais j’ai bien fait comprendre à tout le monde que si je dis cela, c’est parce que le succès est à portée de main. Tout comme moi, ils seraient déçus si nous arrivions à la fin de la saison en sachant que nous avions une bonne voiture mais que nous n’avons pas réussi à en exploiter le potentiel.

Après cette réunion, j’ai rassemblé les ingénieurs et les pilotes. Je leur ai dit : « Vous comprenez ce que je veux dire, les gars ? Parce que sinon, nous pourrions tout aussi bien rentrer à la maison maintenant. Sérieusement, on ne peut pas faire l’autruche et attendre que les choses s’améliorent. Nous devons faire en sorte qu’elles s’améliorent ensemble, maintenant. Si je l’ai dit une fois, je l’ai répété mille fois. Nous ne sommes pas là pour faire de la figuration. »

Une théorie pour expliquer cela, dont j’ai discuté avec les pilotes et les ingénieurs, est que nous pourrions encore souffrir des effets de la saison dernière. L’année dernière, tout était négatif. Tout. Il n’y avait rien de positif. J’ai essayé de les rassurer en leur disant que des jours meilleurs nous attendaient, mais même s’ils voulaient y croire, la seule chose qui était réelle et garantie était la nouvelle déception qu’apporterait la semaine suivante. Maintenant que ce n’est plus le cas, c’est presque comme s’ils avaient peur d’être à nouveau compétitifs. Ils ont peur de la voiture et d’eux-mêmes. Je pense que les gars ont compris où je voulais en venir et

qu’ils ont réalisé qu’il s’agissait d’un simple problème de confiance. Tout comme nous nous sommes habitués à espérer finir derniers, nous devons maintenant nous habituer à espérer finir dans les points. C’est la mentalité qui doit prévaloir à l’avenir. Nous devons avoir faim. « Allez, les gars, c’est entre nos mains ! » C’est en gros ce que je leur ai dit. Je suis assez nerveux à l’idée de cette journée. Il faut que les choses changent rapidement.

10 h 00

J’ai bien peur de ne pas avoir pu écrire ce texte plus tôt car j’étais victime d’un accès de mauvaise humeur. En fait, c’est un euphémisme. J’étais fou de rage !

Par où commencer ? La course a été passionnante par moments. En tout cas, jusqu’à la sortie de la voiture de sécurité. Nos deux pilotes ont gagné des places après le départ, ce qui était encourageant. Puis, après la voiture de sécurité, Kevin a voulu chausser des pneus neufs. L’ingénieur de course et le stratège lui ont déconseillé de le faire, parce que l’avantage ne serait pas assez important et parce qu’ils pensaient qu’il pourrait perdre des places. Mais Kevin était à fond, et nous avons finalement décidé de céder. Comme on le craignait, il a finalement perdu des places, et cela nous a probablement coûté des points. Pour être juste envers Kevin, il s’est excusé. Cela n’a pas arrangé les choses, mais il a au moins appris de son erreur. Mick a fini par avoir un incident avec Vettel après la voiture de sécurité, ce qui a ruiné ses chances. À un moment donné, nous étions 8^{e} et 9^{e}. Nous aurions vraiment dû en rester là.

Immédiatement après la course, j’ai eu l’impression que tout ce que je leur avais dit la veille avait été ignoré. Ce n’est évidemment pas le cas, et heureusement, je m’en suis rendu compte avant de leur faire une piqûre de rappel ! Je me sentais juste un peu énervé, alors je suis rentré à l’hôtel et me suis caché.

Lundi 9 mai 2022 – Charlotte Motor Speedway, Caroline du Nord, États-Unis

10 h 00

Ce que je fais pour cette équipe !

Je ne sais pas qui en a eu l'idée, mais alors que nous nous préparions pour le Grand Prix de Miami, quelqu'un chez Haas F1 a suggéré que Kevin et Mick se rendent un jour à l'usine Stewart-Haas Racing pour y faire un petit coucou. Il s'agissait un peu d'un exercice de relations publiques, mais c'était aussi parce que cela pourrait se révéler intéressant pour les deux hommes. Stewart-Haas est en fait notre voisin, et, bien que nous soyons des entités complètement séparées, nous partageons évidemment un même propriétaire. Gene est présent en Nascar depuis 2002 et a créé Stewart-Haas Racing avec Tony Stewart en 2008. Leur usine de Kannapolis, qui n'est pas loin de notre propre siège, s'étend sur 13 000 m^2, elle est très impressionnante. C'est une installation formidable. Kevin et Mick sont allés à l'usine et ont dit qu'ils avaient passé un bon moment.

Pendant que tout se mettait en place, il a également été suggéré de profiter de cette journée pour que Kevin et Mick aillent faire un tour en Nascar au Charlotte Motor Speedway, tout proche. Kevin et Romain l'avaient déjà fait en 2019, alors nous nous sommes dit « pourquoi pas ? ». Kevin était impatient de recommencer, et Mick et Pietro voulaient aussi essayer. L'un des pilotes Stewart-Haas, Chase Briscoe, devait également être présent. Cela s'annonçait bien.

— Tu viens aussi, Günther ?

— Bien sûr, ai-je dit. Je ne manquerais ça pour rien au monde.

Lorsque nous sommes arrivés, il y a environ une heure, la personne de Stewart-Haas qui avait tout organisé nous a demandé :

— Pourquoi Günther ne tente-t-il pas sa chance ?

J'ai répondu que je ne pouvais pas conduire l'un de ces engins !

Je n'ai jamais été aussi proche de la course automobile que lorsque j'étais copilote, dans une équipe de rallye, au début des années 1990. Mais

seulement pour quelques courses. C’est tout ce que j’ai pu faire. Je n’ai jamais eu le talent ou l’argent pour devenir pilote.

— Mais je conduis une Toyota Tundra, pour l’amour du ciel !

— Et si Kevin t’emmenait avec lui, alors ?

Si nous avions pu marquer des points à Miami, j’aurais été d’accord, mais ce n’est pas le cas.

— La dernière fois que j’ai parlé à Kevin, c’était après le Grand Prix de Miami, alors qu’il venait d’abandonner après un accrochage avec deux autres pilotes. C’était une conversation très franche et très honnête. Et s’il voulait se venger ?

Et c’est à peu près là que nous en sommes. Je suis assis ici, au Charlotte Motor Speedway, et j’attends que le Danois qui a une bonne raison de se venger de moi – pour son licenciement il y a quelques années – vienne m’emmener faire un tour à 300 km/h. Mais qu’est-ce qui pourrait bien aller de travers ?

Merde, c’était cool. *Vraiment cool*. Je ne pense pas pouvoir tourner la tête vers la droite. Non, je ne peux pas. Doux Jésus ! J’ai failli ne pas y arriver, parce que je n’ai pas pu monter dans cette putain de voiture. J’avais oublié que les portes étaient soudées et qu’il fallait passer par la fenêtre. Le meilleur moment a été le tour de l’ovale. Je n’avais jamais vécu cela auparavant et, je le referais sans hésiter. Pour être tout à fait honnête avec vous, j’ai un peu d’expérience de la conduite rapide avec d’autres personnes au volant, car je suis sorti plusieurs fois avec le légendaire Colin McRae. Mais c’était il y a longtemps et je ne l’ai pas fait depuis. Même si je respecte les gars qui sont ici aujourd’hui, Colin pouvait faire des choses avec une voiture qui vous feraient saigner les yeux ! Ce type était un génie, à mon avis, et après Monaco, j’essaierai de me souvenir et de vous raconter une ou deux histoires de cette époque.

J’ai reçu tout à l’heure les chiffres d’audience de Miami, et ils sont impressionnants : 2,5 millions de téléspectateurs aux États-Unis. On se rapproche des chiffres de la Nascar. Je pense qu’ils pourraient être au moins aussi élevés pour Austin en octobre, et Dieu sait où nous serons l’année prochaine avec Las Vegas au calendrier. La Formule 1 vit une période passionnante.

Jeudi 19 mai 2022 – Hôtel, Barcelone, Espagne

18 h 00

Demain, cela fera trois ans que nous avons perdu Niki Lauda. J'entends encore sa voix. « Günther, c'est Niki. OK, écoute-moi ! » C'est lui qui, le premier, m'a persuadé de quitter le rallye et de venir travailler en F1. Il me semble donc que c'est une bonne occasion de vous raconter comment cela s'est passé, et ce qui s'est passé ensuite. Ce n'est pas tout à fait vrai, en fait. Ce que j'aurais dû raconter à l'instant, c'est que c'est lui qui m'*a dit* que j'allais quitter le rallye pour venir travailler en F1, et travailler pour lui.

Lorsque Niki a repris Jaguar en 2001, il avait beaucoup à faire et cherchait de nouveaux collaborateurs. Je travaillais à l'époque pour M-Sport, qui avait été chargé par Ford, propriétaire de Jaguar, de travailler sur la nouvelle Focus pour son équipe de rallye. Le directeur sportif de l'équipe, un certain Tyrone Johnson, a donné mon nom à Niki, et, un jour, la secrétaire de Niki m'a appelé pour me dire que M. Lauda souhaitait me parler. Je n'avais jamais rencontré M. Lauda, mais j'étais un de ses fans quand j'étais enfant. C'était donc un honneur d'être invité à lui parler.

Notre première conversation s'est déroulée au téléphone, et, après m'avoir posé quelques questions, il m'a dit : « Je suppose que vous ne passerez pas bientôt par Vienne. » Heureusement, nous étions sur le point de participer à une manche du Championnat d'Autriche des rallyes avec la Focus, et j'ai donc dit que je pourrais le rencontrer dans quelques semaines. « Nous dînerons ensemble », m'a-t-il dit, avant de raccrocher. Il n'y avait pas de bonjour ni d'au revoir avec Niki. Lorsqu'il avait terminé, vous le saviez.

Plusieurs personnes m'avaient dit que Niki ne faisait pas de longs dîners, et je m'attendais donc à ce que ce soit terminé dans la demi-heure. En fin de compte, nous sommes restés plus de deux heures à table, et, le lendemain matin, à 8 heures, il m'a appelé.

— Merci pour le temps que vous m'avez consacré hier, m'a-t-il dit. Vous allez travailler pour moi.

— Puis-je vous demander ce que je vais faire ?

— Je n’ai pas encore décidé. Je vous le dirai.

Et il a raccroché.

J’avais encore un travail à faire avec l’équipe Ford, et je n’ai donc pas pu rejoindre Niki avant le mois de janvier suivant. Lorsque je l'ai retrouvé, j’ai effectué différents travaux, puis, un jour, j’ai reçu un nouvel appel :

— Günther, tu vas venir diriger l’équipe avec moi.

— Vraiment ?

— Oui.

Fin de la conversation.

Je pourrais probablement écrire un livre sur ce qui s’est passé pendant mon séjour chez Jaguar. Ce fut un véritable désastre. Un vrai gâchis. Pour faire court, la reprise d'une petite équipe de course par une grande entreprise comme Ford n’était pas une bonne idée, parce qu’elle pensait que ce serait facile. Il n’y a pas eu de véritable compréhension. Lorsque Niki est arrivé, beaucoup de dégâts avaient déjà été faits, et la vision de Niki pour l’avenir ne correspondait pas à celle de Ford. Il était un coureur à l’ancienne, et Ford était très *corporate*. Ce n’était pas une bonne combinaison. Au moment où ils ont décidé de licencier Niki, nous avions commencé à faire quelques progrès. Mais comme je me sentais loyal envers lui, il a été décidé que lorsqu’il partirait, je partirais aussi. Ford a ensuite commencé à se désintéresser de l’écurie Jaguar, qui, en 2004, a été rachetée par Red Bull.

J’espère que je ne vous ennuie pas ? Je sais que c’est censé être un journal, mais on me pose souvent des questions à ce sujet, et je me dis que si tout le monde le lit, cela pourrait me faire gagner du temps à l’avenir.

Au moment où Red Bull a racheté Jaguar, je travaillais pour l’équipe Opel en DTM – en tant que prestataire contractuel, cependant, et je n’étais donc pas lié à eux. Cela signifie que lorsque j’ai reçu un appel téléphonique de M. Mateschitz me proposant un emploi dans sa nouvelle équipe, j’ai pu dire oui. Je n’avais cependant pas l’ambition de revenir en F1. J’étais parfaitement heureux en DTM.

Je vivais encore au Royaume-Uni lorsque tout cela s’est produit, mais comme la nouvelle équipe était installée en Autriche, il était logique que Gertie et moi allions vivre près de ma famille dans le Tyrol du Sud.

Lorsque j’ai commencé à travailler pour Red Bull, je ne savais pas du tout à quoi m’attendre. Je ne savais pas à quoi ressemblait Red Bull en tant qu’entreprise, et ma seule crainte, je suppose, était qu’ils soient eux aussi

très *corporate*. En fin de compte, peu de choses avaient changé depuis que Niki et moi étions partis, ce qui était une surprise. Surtout en ce qui concerne la structure de l'équipe. Ce qui avait changé, et ce qui faisait la différence, c'était le niveau d'investissement de M. Mateschitz.

Pendant les deux années qui ont suivi, j'ai dirigé l'équipe avec Christian Horner, et les résultats se sont améliorés. Puis, fin 2005, M. Mateschitz m'a demandé si j'étais intéressé par un déménagement aux États-Unis pour mettre sur pied une équipe de Nascar pour Red Bull. Quelle surprise ! Je me souviens en avoir parlé à Gertie, qui était très enthousiaste. De plus, j'ai toujours eu une certaine ambition de partir aux États-Unis, mais je n'y avais jamais pensé sérieusement, car il était très difficile pour les Européens de s'y installer. C'était donc une opportunité que je n'aurais jamais imaginée. Le seul aspect un peu intimidant, c'était de devoir repartir de zéro, de construire une nouvelle équipe à partir d'une page blanche. Et dans un sport que je ne connaissais pas vraiment. Ce n'est pas facile dans n'importe quel pays, et encore moins dans un pays dont on ne sait pas grand-chose, à part ce qu'on a vu au cinéma. C'était un défi, disons-le.

Après mon arrivée aux États-Unis, je n'ai pas tardé à me rendre compte que mon expérience en F1 n'allait pas me servir à grand-chose. Du moins au début. La F1 est le summum, vous pensez donc tout savoir, mais en fait, je ne savais rien. Le fait de l'avoir compris très tôt m'a probablement sauvé : au lieu de foncer et de tout gâcher, je me suis contenté de m'asseoir et d'observer pendant six mois. J'étais comme une éponge, et j'ai tout absorbé. La culture, la façon dont ils font des affaires. Même la façon dont les gens se parlent au quotidien. Je voulais tout savoir.

Après environ six mois, j'ai pu commencer à introduire de petites améliorations basées sur ce que j'avais appris en F1. Par exemple, l'équipe Red Bull de Nascar était la première à disposer d'une équipe de ravitaillement à plein temps. Et il ne s'agissait pas de mécaniciens. Il s'agissait d'athlètes qui ne faisaient que les arrêts au stand. J'ai également introduit une structure d'ingénierie, ce qui n'avait jamais été fait auparavant. Aujourd'hui, toutes les équipes de la Nascar en ont une.

Lorsque j'ai commencé à mettre en œuvre ces mesures, j'ai rencontré une certaine résistance. Beaucoup de gens pensaient que la Nascar n'était pas prête pour ces changements, mais à mon avis, ils étaient fondamentaux pour que le sport aille de l'avant.

Lorsque je parle de mon expérience en Nascar, on me demande souvent si je pensais revenir un jour en F1. Pas vraiment. Si une opportunité se présente et qu'elle me plaît, je me concentre sur elle. Je ne regarde ni en arrière, ni en avant. J'avais encore beaucoup d'amis en F1 lorsque j'ai déménagé aux États-Unis, et de même en rallye. Mais je ne suis pas resté proche de ces amis parce que je pensais que je pourrais y retourner un jour. C'étaient juste des gens avec qui je m'entendais bien.

Le travail au sein de l'équipe Red Bull de Nascar n'a finalement duré que quelques années. Je ne veux pas entrer dans les détails des raisons de mon départ, mais disons que j'avais fait le tour de la question. J'ai rapidement reçu des offres pour retourner en Europe, et, malgré l'intérêt qu'elles présentaient, j'ai eu le sentiment que nous n'en avions pas encore fini avec l'Amérique. Ou que l'Amérique n'en avait pas fini avec nous. En deux ans, nous avions construit une belle vie là-bas. Gertie était heureuse, et moi aussi.

OK, cette partie va vraiment vous plonger dans un sommeil fœtal. Ne vous inquiétez pas, j'ai presque terminé. Après avoir quitté Red Bull, j'ai décidé de réaliser un rêve en créant ma propre entreprise. J'avais alors appris à connaître la scène américaine de la course auto, et j'avais remarqué que l'industrie des composites y était potentiellement sous-développée. Pour faire court, avec l'aide d'un ami, Joe Hoff qui avait été mon responsable de la fabrication au sein de l'équipe Red Bull en Nascar, nous avons créé une usine de composites appelée Fibreworks, que nous possédons toujours et qui se porte très bien. Nous avons lancé l'entreprise en 2009, et, pendant les cinq premières années, j'ai travaillé très dur avec Joe pour la faire décoller. Puis, comme vous le savez, j'ai commencé à échafauder l'idée de créer une équipe de F1. Le reste appartient à l'histoire.

Aujourd'hui, Joe dirige Fibreworks pendant que je cours le monde en disant des gros mots et en me faisant photographier. Je suis très doué pour la création d'une entreprise et toutes les démarches initiales, tandis que Joe l'est pour la gestion et toutes les tâches quotidiennes. En fait, il est brillant dans ce domaine, et notre petit arrangement fonctionne très bien. Tant que j'y suis, je place une petite publicité pour la société. Cela fera plaisir à Joe.

Fibreworks – leader dans l'industrie des composites. À la pointe de la conception, de l'ingénierie et de la fabrication sur mesure.

La création d'une équipe de Nascar, puis d'une entreprise aux États-Unis, nous a certainement aidés à mettre sur pied une équipe de F1 dans ce pays. Il faut comprendre la culture. Les Américains parlent peut-être la même langue que les Britanniques, en quelque sorte, mais ils sont très différents dans leur manière de faire des affaires. Ce n'est ni meilleur ni pire que la Grande-Bretagne. C'est juste différent. Ainsi, lorsqu'il s'est agi de rechercher des investisseurs, j'ai pu dire ce qu'il fallait. Pour une fois ! Si je n'avais pas eu cette expérience, cela n'aurait jamais pu se passer ainsi.

Et voilà. Vous venez de perdre quelques minutes de votre vie que vous ne récupérerez jamais.

Même si j'ai dit que je n'avais pas l'intention de revenir en F1, je suis très heureux de l'avoir fait. Je suis également très reconnaissant envers Niki, qui a été un mentor incroyable et un très bon ami.

La dernière fois que j'ai parlé à Niki, c'était le 21 février 2019, soit deux mois avant sa mort. C'était la veille de son anniversaire, et je me suis dit qu'il serait plus facile de le joindre ce jour-là que le lendemain. Je savais qu'il n'allait pas bien, et la première fois que j'ai essayé de le joindre, il n'a pas répondu. L'un de ses enfants, avec qui je m'entends très bien, a dû voir un appel manqué de ma part et m'a rappelé pour me le passer. Niki avait l'air très fatigué, mais j'ai pu lui souhaiter un bon anniversaire.

Travailler pour Niki Lauda a été une sacrée expérience. C'était un patron extrêmement exigeant, mais vous pouviez gagner sa confiance simplement en travaillant dur et en faisant toujours de votre mieux. Une fois que vous aviez sa confiance, il vous soutenait jusqu'au bout. Avoir le soutien de quelqu'un comme Niki Lauda vous donnait le sentiment que vous pouviez faire n'importe quoi. Il était inspirant.

Je vais vous raconter une petite histoire amusante à propos de Niki. Lorsque je suis allé voir le film *Rush*, sur James Hunt et lui, je lui ai parlé après pour lui dire à quel point j'avais aimé le film, et surtout l'acteur qui jouait son rôle.

— Je l'ai formé, m'a-t-il lancé, comme un défi.

— Quoi, pour jouer la comédie ?

— Oui. Il a passé trois jours avec moi. Je lui ai appris à être Niki Lauda.

— En trois jours ? Tu me racontes des conneries.

— Non. S'il est si bon, c'est parce que je l'ai entraîné à être moi.

— Rien à voir avec le fait d'être un bon acteur, alors ?

— Non. C’est le fruit de mon travail.
— OK, alors. Félicitations !
— Merci, Günther. Je suis heureux de savoir que tu as apprécié mon film.

Vendredi 20 mai 2022 – Circuit de Catalunya à Montmeló, Barcelone, Espagne

16 h 00

Ce matin, en arrivant sur le circuit, je me suis rendu compte que chaque course avait une personnalité différente. C'est intentionnel de la part de la F1, et c'est une excellente idée. Il y a sept ou huit ans, lorsque nous avons commencé, tout était devenu un peu homogène. Je ne sais pas si c'était intentionnel, mais il y avait très peu de différences entre les courses. Et vous savez ce que l'on dit : s'il y a toujours les mêmes biscuits dans la boîte à biscuits, où est le plaisir dans les biscuits ?

On a dit que le Grand Prix de Miami avait des allures de Super Bowl, et les réactions ont été très positives. L'Espagne est un animal très différent. C'est plus traditionnel, et il y a beaucoup de passionnés ici qui ne sont là que pour regarder les courses et ne s'intéressent pas au show-business. Je trouve cela assez rafraîchissant après Miami, et j'aime pouvoir plonger dans tous ces mondes différents. Cela rend les choses plus amusantes pour nous tous.

Alors, FP1 et FP2, comment cela s'est-il passé ? C'était une bonne journée. Une première séance moyenne, mais dès la deuxième, les garçons ont trouvé leurs marques. Mick a terminé 10^{e} et Kevin 12^{e}. Ce n'est pas si mal. Cela ne veut évidemment rien dire si nous n'en profitons pas demain, mais je pense honnêtement que nous allons y arriver. Mick et Kevin sont tous les deux très heureux en ce moment. Peut-être que la mayonnaise est en train de prendre.

Samedi 21 mai 2022 – Circuit de Catalunya à Montmeló, Barcelone, Espagne

17 h 00

Les hauts et les bas de la F1 nous font tenir et nous donnent parfois envie de tout arrêter. C'est la vérité. L'exaltation n'est parfois qu'à un centième de seconde, et la plus petite erreur de jugement peut être dévastatrice. Il est juste de dire que depuis le début de la saison, nous avons eu plus de mauvais jours que de bons, mais aujourd'hui a été l'un de ceux pour lesquels nous vivons.

Alors, comment nous en sommes-nous sortis ?

Un seul pilote en Q3 ? Foutez-moi la paix. Ça ne m'intéresse pas. Deux pilotes ? Cela fera l'affaire ! Pour la première fois depuis 2019, nos deux pilotes ont atteint la Q3. Kevin en 8e position et Mick en 10e. C'est incroyable !

La Q1 a commencé par une course contre la montre, la voiture de Mick ayant été victime d'un problème sur son système électronique de freinage. C'était vraiment un petit détail, mais après un travail remarquable des mécaniciens, il a réussi à se qualifier pour la Q2 avec un tour en 1 :20.683. Kevin s'était déjà qualifié avec un tour de 1 :20.227, donc, mis à part le problème de Mick au début des qualifications, nous ne pouvions pas demander mieux.

En Q2, les choses se sont déroulées de manière plus fluide, et encore mieux dans l'ensemble. Kevin a réalisé un temps de 1 :19.810, se plaçant en 5e position, et Mick a terminé 10e avec un chrono de 1 :20.436. C'est la première fois que Mick passe en Q3, et c'est donc un grand moment. Il a un grand sourire qui lui barre la totalité du visage. Ce qui a rendu la Q2 mémorable pour Kevin, c'est qu'il a dû faire face à un problème de DRS. Comment il a pu finir P5, c'est un mystère. C'était une séance intense !

La Q3 a débuté en pneus tendres, puis nous sommes passés aux neufs pour une dernière tentative. Les deux pilotes ont légèrement amélioré leur

chrono : Kevin avec 1 :19.682, ce qui le place en 8e position, et Mick avec 1 :20.368, ce qui lui offre la 10e position.

Comme vous pouvez l'imaginer, nous sommes tous très enthousiastes. Toute l'équipe. Cela fait maintenant deux jours positifs d'affilée. Deux ! J'ai envie d'emmener tout le monde dans un bar pour faire la fête. Mais il ne vaut mieux pas. Continuons comme ça !

Dimanche 22 mai 2022 – Circuit de Catalunya à Montmeló, Barcelone, Espagne

10 h 00

En ce moment, on ne parle que de remises à niveau. C’est tout ce dont les journalistes veulent se préoccuper. Certains semblent en faire une fixette. « Nous devons aller plus vite. » « OK, il faut faire une remise à niveau. C’est la seule solution ! » Je ne suis absolument pas opposé aux remises à niveau, mais je n’aime pas les utiliser juste pour le plaisir. Le moment doit être bien choisi.

Je peux me tromper, mais j’ai l’impression qu’elles sont parfois utilisées à des fins de propagande. Vous savez, les équipes qui font trembler leurs concurrents et se demander ce qu’elles font. Mais il se peut aussi que ce soit simplement la presse et les médias qui alimentent le feuilleton de la F1. Qui sait ? C’est ce qui me semble le plus probable. Les remises à niveau sont presque attendues, ce que je trouve assez ennuyeux. « Quoi, vous n’avez pas de remise à niveau ? Mais nous sommes en Espagne. Tout le monde doit avoir une remise à niveau pour l’Espagne. »

Si ça ne m’intéresse pas pour le moment, c’est parce que nous n’avons pas encore tiré le meilleur parti de notre voiture et que l’on ne peut pas vraiment améliorer quelque chose que l’on ne comprend pas parfaitement. C’est mon avis, et Gene est d’accord. Ce week-end en est un bon exemple. Toutes les autres équipes sur la grille ont apporté une amélioration, mais notre voiture est l’une des plus rapides. La raison en est que nous en avons appris davantage sur la voiture dans son état actuel, notamment sur la manière d’atténuer les problèmes de turbulences. C’est la raison pour laquelle nous avons été plus rapides, et c’est ce qui nous a permis d’améliorer notre voiture.

Une fois de plus, le moulin à rumeurs s’est mis en marche, disant que Haas n’avait plus d’argent, etc. « Non, ai-je répondu. » Nous avons juste une approche différente. C’est tout. Imiter bêtement les autres n’a jamais été mon fonctionnement. Cela n’a jamais marché. C’est ce que je leur ai dit.

J’ai hâte d’être à la course. Je sais que nous avons fait de bonnes qualifications, mais le fait qu’il n’y ait pas autant de monde et de célébrités qui se promènent ici est rafraîchissant. Il y a toujours eu près de 300 000 personnes ici pendant le week-end, mais, comme je l’ai dit, ce n’est pas la même foule qu’à Miami. La semaine prochaine, c’est Monaco, alors je serai prêt à retrouver ma dose de Hollywood. Lumière, caméra, Günther ! Mais n’oubliez pas le maquillage. Il en faudrait un sacré paquet.

18 h 00

Ce n’était pas la course que nous espérions, c’est certain. Lorsque nous sommes arrivés au troisième virage, Kevin était 7e, Mick 8e, et le mur des stands se trouvait à environ trois mètres du sol. Nous étions en train de flotter dans le ciel ! Puis, au virage 4, nous avons une voiture de moins, et, au 30e tour, l’autre est hors course. Avec Mick, nous avons tenté notre chance avec une stratégie à deux arrêts, et cela n’a pas fonctionné, donc ce n’est la faute de personne. Avec Kevin, c’est un peu plus ambigu, mais c’est une autre histoire.

Ce que j’ai écrit hier sur les hauts et les bas de la F1 me semble tout à fait pertinent en ce moment. Nous avons connu les deux extrêmes, l’un après l’autre. La différence aujourd’hui, c’est que personne n’est trop découragé. Nous avons eu un vendredi propre et un samedi excellent, et, bien que nous ayons commis des erreurs aujourd’hui, il s’agissait plutôt d’un manque de réussite. J’ai l’impression que la voiture et l’équipe sont presque au même point maintenant. Nous commençons enfin à exploiter le potentiel de la voiture, alors, à partir de maintenant, il s’agira d’affiner ce que nous avons, et de l’améliorer quand le moment sera venu. L’équipe, elle aussi, fonctionne presque au meilleur de ses capacités, et, avec un autre week-end comme celui-ci, elle devrait atteindre ce que nous appelons le « *sweet spot* ».

Pour être honnête, j’aimerais que Monaco ne soit pas la prochaine course. Même si j’aime l’ambiance qui y règne, sans un peu de pluie, ce n’est qu’une parade. Même si je pense que nous sommes compétitifs aujourd’hui, je ne pense pas que nous allons nous épanouir là-bas. Je peux me tromper, bien sûr, alors croisons les doigts.

OK, je dois prendre l’avion.

Adiós !

Mercredi 25 mai 2022 – Circuit de Monaco, principauté de Monaco

14 h 00

Je viens littéralement d'arriver d'Italie. C'est certainement l'un de mes voyages les plus faciles. Et il y a déjà beaucoup de monde ici, ce qui n'est pas normal. C'est généralement le jeudi que les choses commencent à s'animer. La dernière semaine, pour moi, a surtout été une affaire de sponsoring, ce dont je parlerai dans un instant. Mais avant cela, je vais d'abord vous dire ce que j'aime dans le Grand Prix de Monaco.

Monaco a quelques atouts, en termes d'expérience vécue par les fans, mais du point de vue des téléspectateurs, il n'offre pas grand-chose. Pas de zones de sortie de piste, les pilotes ne peuvent donc pas prendre de risques. Pas de dépassement. Une piste courte et ennuyeuse. Il y a quelques années encore, une rumeur circulait selon laquelle Monaco ne payait pas un centime pour accueillir la course. Cette rumeur s'est révélée fausse, mais le montant payé par Monaco reste nettement inférieur à celui des autres pays. L'Arabie saoudite paie quelque chose comme 60 millions de dollars pour accueillir sa course, contre environ 15 millions pour Monaco. Ensuite, il y a la couverture télé, l'une des principales choses dont les fans se plaignent. Contrairement à toutes les autres courses, Monaco est responsable de sa propre couverture télé, ce qui signifie que ce que vous voyez à la télé dépend d'eux. Je comprends qu'il doit être assez difficile de produire les images d'une telle course, donc raison de plus pour laisser un putain de pro s'en charger ! L'an dernier, il y a également eu une grosse bagarre à propos de la publicité. Monaco est autorisé à faire de la publicité pour ses propres sponsors, et l'année dernière, ils ont passé un accord avec un concurrent direct de Rolex, qui est l'un des sponsors principaux de la F1. Comme vous pouvez l'imaginer, cela s'est mal passé.

Le contrat de Monaco avec la F1 prend fin cette année, il sera donc intéressant de voir s'il reste ou non au calendrier. Il serait dommage de le voir disparaître, mais il faut évoluer avec son temps, et beaucoup diront que Monaco n'a pas réussi à le faire.

Jeudi 26 mai 2022 – Circuit de Monaco, principauté de Monaco

8 h 00

J’ai passé une excellente nuit. Je reste toujours chez un ami quand je suis à Monaco, et il me traite comme un roi. Le roi Günther de Monaco. Les hôtels, c’est bien, mais être ici, c’est un changement agréable pour moi, vous savez. Son appartement donne sur la mer, et, après un bon repas hier soir, nous nous sommes assis sur son balcon, avons allumé chacun un cigare et avons discuté pendant deux heures. Ce n’est pas souvent que j’ai l’occasion de me détendre comme ça pendant la saison de F1, et ça m’a fait beaucoup de bien. Je suis prêt pour la parade.

La pression pour trouver un nouveau sponsor principal commence à se faire sentir, mais tout est en place. Nous discutons avec un grand nombre de sociétés, et il y a beaucoup d’intérêt. Compte tenu de la situation actuelle de la F1 sur la scène mondiale, la valeur du parrainage est élevée, et il faut en tenir compte. En d’autres termes, mettez quelques zéros de plus à la fi ! Je plaisante. Ce que je veux faire, c’est présenter à Gene et au conseil d’administration quelque chose qui contribuera à assurer l’avenir à moyen et long terme de l’équipe, sans drame et sans compromettre ce que nous sommes, sachant que notre marque est très forte en ce moment. Je pense que nous avons eu assez de controverses ces derniers temps. Nous voulons moins d’accidents et plus de points.

Les entreprises avec lesquelles nous discutons actuellement viennent du monde entier, et j’ai déjà rencontré un grand nombre de personnes très intéressantes. Mais il y a beaucoup de choses à prendre en compte. En particulier, s’agit-il d’un bon choix pour Haas ? Le but n’est pas seulement d’accepter le plus offrant. Je ne veux pas passer pour un spécialiste du marketing, mais la personne qui arrive doit comprendre notre philosophie et être satisfaite de ce que *nous* sommes. Et vice versa, bien sûr. Heureusement, une grande partie de l’intérêt que nous avons suscité jusqu’à présent provenait d’entreprises qui apprécient notre identité et le fait que nous ne soyons pas aussi *corporate* que les autres équipes. Nous ne sommes

pas la tasse de thé de tout le monde, mais c'est très bien ainsi. Nous sommes également très bons avec nos sponsors, et ils sont en général ravis de ce qu'ils obtiennent en retour. Comme nous sommes une petite équipe, ils connaissent souvent la plupart de nos membres. Là encore, cela ne plaît pas à tout le monde.

Quoi qu'il en soit, je me rends sur la piste pour voir comment les gars s'en sortent.

14 h 30

Je viens de donner une interview à Sky Sports UK, et le présentateur m'a demandé si Haas allait pouvoir terminer la saison. C'est lié au fait que Christian Horner, chez Red Bull, a déclaré que, selon lui, certaines équipes ne pourraient pas la terminer en raison de l'augmentation des dépenses. D'où Christian tient-il ses informations aujourd'hui ? De l'oncle de Mick ? Il y a beaucoup d'équipes qui espèrent que Red Bull ne pourra pas terminer la saison. Ferrari en particulier.

Je pense que ce à quoi Christian fait référence, en exagérant un peu, est *en train de* devenir un problème, car les coûts de fonctionnement d'une équipe de F1 sont en train de grimper en flèche. Pas de manière incontrôlée, mais les coûts de transport, par exemple, ont beaucoup augmenté cette année, et nous devons rester vigilants. Le plafond budgétaire a été conçu pour créer des conditions équitables, ce qui a engendré un front uni. Pas sur tout, bien sûr. Il y aura encore beaucoup de batailles, Dieu merci. Cela ne changera jamais. Je me demande cependant si le « gros titre » de Christian a quelque chose à voir avec le fait que nous avons récemment dû présenter ce que nous avons dépensé au cours de l'année écoulée. Peut-être qu'il stresse un peu ?

Je ne m'attendais pas à la dernière question de l'interview. Il s'agissait de savoir si Lewis Hamilton devait ou non retirer ses piercings avant une course. Cette nouvelle importante m'avait échappé, je suis heureux de le dire. Jésus-Christ ! J'ai cependant une opinion : si le règlement interdit de porter des piercings pendant une course, ce qui est apparemment le cas, il devrait être obligé de les enlever. Que Lewis pense que c'est juste ou non n'a aucune importance. S'il veut changer les règles, il va devoir évaluer le niveau de soutien qu'il peut recevoir et, s'il le souhaite vraiment,

commencer à faire du lobbying. Je n’ai pas de piercings, et mes pilotes non plus. Ou du moins, ils ne sont pas prêts à en parler. Mais on ne sait jamais !

Une fois de plus, le nombre de personnes présentes est hors norme. C’est assez étrange, car cette année, au lieu d’avoir des séances d’essai le jeudi et rien le vendredi, on suit le format standard de trois jours. Comme il ne se passe rien, je pensais que le jeudi serait plus calme, mais il n’en est rien. Je n’ai jamais vu cela auparavant. Je suppose que c’est dû à l’effervescence qui entoure le sport en ce moment, et cela fait plaisir à voir.

Comme tout est à portée de main à Monaco, nous interagissons beaucoup plus avec les fans, et j’ai fait des rencontres intéressantes. Un gars qui voulait faire un selfie portait une chemise sur laquelle il n’y avait rien d’autre que mon visage. Sérieusement, la moitié de son corps était complètement recouverte de centaines de petites têtes de Günther. C’était vraiment horrible ! Personne n’a envie de voir ça, n’est-ce pas ? Il aurait dû être arrêté et mis en prison.

Vendredi 27 mai 2022 – Circuit de Monaco, principauté de Monaco

8 h 00

Une autre nuit facile et relaxante à Monaco. Encore des cigares sur le balcon. Encore des conneries avec mon ami et hôte. Je n'ai évidemment pas parlé des cigares à Gertie. Elle me tuerait. Ne vous inquiétez pas, il n'y a aucun risque qu'elle lise mon livre, mon secret est donc bien gardé. Elle n'oserait pas ! Mais c'est la vie.

Il y a quelques années, j'ai eu des démêlés avec la police de Monaco. L'appartement de mon ami se trouve sur les hauteurs, et je loue toujours un scooter. Un matin, lors de ma descente vers Monaco, un gamin en scooter a voulu faire la course avec moi. Si j'avais été un adulte normal, je l'aurais ignoré et aurais continué à un rythme raisonnable. Malheureusement, je ne suis pas très normal, et lorsqu'il m'a dépassé, je me suis dit : *Tu en veux ? D'accord, je vais t'en donner !* Il était assez rapide, mais il n'était pas à la hauteur, et, quand je l'ai dépassé, je lui ai fait un grand sourire. Quelques secondes plus tard, un policier est sorti de nulle part et m'a fait signe de m'arrêter. Il était vraiment en colère ! À ce moment-là, mon jeune concurrent m'a dépassé et a commencé à me faire des signes et à klaxonner. Je lui ai crié : « Va te faire foutre ! » Bizarrement, cela n'a pas amélioré ma relation avec le policier, et, dans les cinq minutes qui ont suivi, je me suis retrouvé au poste de police. Et je me suis fait engueuler. Doux Jésus, il m'a vraiment passé un savon. Günther le raisonnable se battait avec Günther l'idiot, et je devais me forcer à ne pas commencer à discuter avec ce type. Il m'a dit qu'il allait parler à son supérieur et décider de m'inculper ou non. Pourquoi ? Pour un petit excès de vitesse ? Cela ne s'est pas très bien passé, et, après m'avoir reproché d'avoir été impoli (moi ?), il est parti à la recherche d'une chaise électrique. Pendant son absence, j'ai appelé Stuart. « Tu peux venir au commissariat, s'il te plaît ? Je crois que je suis un peu dans la merde. » Il n'était pas très surpris. Il m'a demandé de me taire jusqu'à son arrivée, ce que j'ai fait. C'était un début de journée plutôt normal dans la vie de Günther Steiner.

18 h 00

Cette journée a été plutôt solide. Mick a eu un problème de boîte de vitesses lors de la première séance, ce qui l'a obligé à s'arrêter à l'entrée de la voie des stands, provoquant un drapeau rouge. L'équipe a travaillé dur entre les deux séances pour qu'il puisse repartir en FP2, et il a fait une bonne performance, sans problème majeur. Le point positif, c'est que nous avons fait un bon nombre de tours et que Kevin a terminé la FP2 en 11e position. Le rythme est là. J'espère que nous pourrons tirer le maximum des deux voitures demain. Il est essentiel de tout mettre en place pour les qualifications, et nous allons donc maximiser la dernière séance d'essais.

Bon, je retourne dans mon palais pour fumer un cigare et raconter encore des conneries à mon hôte. *Bonne nuit.*

Samedi 28 mai 2022 – Circuit de Monaco, principauté de Monaco

17 h 00

Nos deux pilotes sont passés en Q2, ce qui est une bonne chose. Cependant, tout ne s'est pas déroulé comme prévu, alors Kevin s'est qualifié P13 et Mick P15. Nous espérions les placer tous les deux en Q3, mais c'est ainsi. Comme je ne cesse de le répéter, nous savons que cette voiture est rapide, les pilotes en sont convaincus, tout le monde en est convaincu. Nous allons pouvoir nous battre. Ce qu'il nous faut, c'est un peu de pluie, un peu de chance et un drapeau rouge à un moment donné – sans qu'une de nos voitures soit impliquée !

21 h 00

Les gens de Netflix nous ont contactés. Ils veulent venir en Caroline du Nord pour nous filmer. Jésus-Christ. Ma femme va être ravie ! L'un d'entre eux a parlé de faire du jet-ski. J'ai répondu : « Vous plaisantez ! » Ils veulent aussi jeter un coup d'œil à l'entreprise de matériaux composites que je possède là-bas. Pourquoi cela ? J'espère qu'ils n'enquêtent pas sur moi. Ce sont de bons gars et nous rions toujours ensemble. Mais c'est souvent à mes dépens.

Dimanche 29 mai 2022 – Circuit de Monaco, principauté de Monaco

13 h 00

Conor McGregor, le champion de MMA, est venu au garage ce matin. Mais putain, il est fou ! Dans le bon sens du terme. Je ne veux pas que ce soit mal interprété. Les gens pensent que je suis un peu perché, mais Conor joue dans la catégorie supérieure. Je suppose qu'il n'a pas trop le choix, dans son domaine. Mais vous savez quoi ? Il a prêté allégeance à Haas F1 ! C'est un fan plutôt cool pour nous. Les gars du garage sont devenus dingues quand il est arrivé. Dans l'interview qui a suivi, il a déclaré : « Je soutiens l'équipe Haas, nos voitures sont exceptionnelles ! » Que ce soit vrai ou non, personne ne le contredira. Je devrais peut-être l'engager pour faire nos relations publiques !

18 h 00

Je suis trop énervé pour écrire, là maintenant. Demain, peut-être.

Lundi 30 mai 2022 – Monaco

Un peu de pluie, un peu de chance et un drapeau rouge qui n'implique pas l'une de nos voitures, voilà ce que je souhaitais le jour de la course. J'ai été exaucé. La pluie ! J'ai aussi eu le drapeau rouge, mais malheureusement pas la deuxième partie. Et pas de chance. Rien du tout.

Si je n'ai pas écrit hier, c'est parce que je ne voulais pas revivre ce qui s'était passé plus tôt. Je n'étais tout simplement pas d'humeur. J'avais également un appel téléphonique très gênant à passer à mon patron.

Avec une heure de retard, le tour de formation a débuté derrière la voiture de sécurité. Kevin a alors commencé à gagner quelques positions, et, à un moment donné, j'ai pensé qu'il pourrait se battre pour le top 10. Puis, au 21e tour, il a été contraint à l'abandon en raison d'un problème moteur. Ce n'était la faute de personne, mais c'était quand même très frustrant. La fiabilité est bonne ces derniers temps.

Et maintenant, parlons de Mick. Mais par où commencer ?

Après quatre tours, il est passé aux stands pour chausser des pneus intermédiaires, a perdu sa position sur la piste et a été impliqué dans un incident qui l'a laissé avec un aileron avant endommagé. Après être passé au stand pour un nouvel aileron, il est reparti, et, quelques tours plus tard, il a perdu le contrôle de sa voiture dans le virage de la Piscine. Elle est complètement coupée en deux. Une fois de plus, nous avons eu très peur, mais heureusement, il s'en est sorti indemne. C'est le plus important, mais la facture des réparations s'élève à près d'un million de dollars.

La première fois qu'un pilote détruit une voiture en raison d'une erreur humaine, il faut l'oublier. C'est la merde, mais ce sont des choses qui arrivent. La deuxième fois, on se dit qu'*il y a quelque chose qui cloche*. Le coût et l'impact sur nos chances de marquer des points sont une chose, mais qu'en est-il du danger pour le pilote et pour les personnes autour ? Personne n'en parle jamais.

Je sais que je n'arrête pas d'en parler, mais nous avons une bonne voiture cette saison, et je n'ai plus d'excuses pour ce genre de choses. « Il a encore tapé, Günther ? » va me dire le conseil d'administration. « À quoi bon avoir

une bonne voiture si vous ne marquez pas de points et si vous la détruisez sans cesse ? » Que puis-je répondre à cela ? Rien. Avoir une bonne voiture s'est rapidement transformé en une arme à double tranchant pour moi. L'une des principales raisons, c'est que nous n'arrêtons pas de faire des dégâts. Ou plutôt, un pilote en fait. Un pilote de notre équipe qui n'a pas encore marqué de points. Il n'y en a qu'un autre dans ce cas sur la grille de départ.

Je ne dis pas que les autres membres de l'équipe ne commettent jamais d'erreurs. Nous en faisons tous. Mais ce n'est pas suffisant. J'ai fait une très courte déclaration après la course, disant que nous devions voir comment nous pouvions aller de l'avant à partir d'ici, et, pour l'instant, je ne suis pas sûr de la direction à prendre. Mick semble incapable d'admettre la gravité de la situation, du moins publiquement, ce qui est également inquiétant. Il parle comme si c'était juste un incident comme un autre et qu'il n'avait fait aucune erreur. Si tu te trompes, admets que tu t'es trompé, présente tes excuses et essaie de t'améliorer. C'est ce qu'il doit faire. Même si je préférerais qu'il arrête de se planter.

L'excuse de Mick pour l'accident est que, pour aller plus vite, il doit prendre plus de risques, et que c'est une occasion où prendre plus de risques n'a pas fonctionné. C'est peut-être une raison, mais ce n'est pas une excuse. Qu'est-ce qu'il veut ? Que je lui donne la permission de continuer à prendre des risques pendant des courses qu'il ne sait pas gérer ? C'est son jugement, pas le mien. Ce n'est pas moi qui conduis la voiture. Un pilote ne peut pas pousser indéfiniment une voiture, cela dépend de son talent et de ses capacités, et c'est la responsabilité de Mick de savoir où se situe la limite. C'est un pilote de F1, pour l'amour de Dieu. Il est au sommet du sport automobile.

Je suis employé pour diriger une équipe parce que, en théorie, je suis doué pour cela, et lorsque je dois prendre une décision, je fais preuve de discernement. Je ne retourne pas à chaque fois voir Gene pour lui demander sa permission ou sa validation. Je ne l'utilise pas non plus comme excuse lorsque les choses tournent mal. Ce que j'essaie de dire, c'est que si je décide de prendre plus de risques chez Haas et que ça foire, je n'essaie pas de m'en servir comme excuse par la suite. Gene me paie pour diriger l'équipe, ce qui signifie que je suis responsable des risques que je prends.

Cela fait partie de mon travail. Nous payons Mick pour qu'il pilote une F1, et il en est responsable.

Je n'ai jamais vu la Formule 1 aussi intense qu'en ce moment, ce qui rend des situations comme celle-ci encore pires. Tout se développe. La base de fans, le calendrier, la couverture médiatique. Il n'y a pourtant que dix équipes, alors la pression est plus forte que jamais. C'est tellement exigeant. En plus de mettre en lumière nos erreurs, cela sépare les hommes des garçons. Ou, en termes de pilotes, ceux qui peuvent rester sur la piste et marquer des points pour l'équipe et ceux qui ne le peuvent pas.

J'ai une sérieuse réflexion à mener.

Quoi qu'il en soit, je veux vous quitter sur une note positive. Demain, je verrai Gertie et Greta, c'est exactement ce dont j'ai besoin.

Merci, Monaco. C'était… intéressant !

Jeudi 2 juin 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

10 h 00

J’ai promis de vous raconter quelques anecdotes de ma vie en rallye il y a quelque temps, alors, comme il n’y a pas de course cette semaine (ni même de putain de drame, pour une fois, ce qui est une première), j’ai pensé les mettre ici. Avant cela, je dois vous raconter comment j’en suis arrivé à travailler dans le rallye. Ma vie avant Netflix, en d’autres termes. Contrairement à ce que beaucoup de gens pensent, j’existais déjà, à l’époque !

Commençons par l’école. À l’école, je n’étais connu que pour une seule chose : parler, bien sûr. Personne ne pouvait me battre dans ce domaine. J’étais le meilleur. Mais j’étais aussi très intelligent. Surprenant, non ? C’est vrai. J’étais parmi les trois ou quatre premiers dans presque toutes les matières. Mais cela ne m’intéressait pas d’être académique. Tout ce qui m’intéressait, c’était le sport auto, même si personne d’autre dans ma famille n’en avait rien à faire, et encore moins n’y participait. Je regardais souvent la F1 à la télé avec mon père, mais j’ai découvert le sport auto en direct lors d’une course de côte qui se déroulait à une vingtaine de minutes de chez moi. Je crois que c’est ce qui m’a vraiment accroché.

Après avoir quitté l’école, j’ai commencé un apprentissage de mécanicien pour les voitures de route, puis j’ai dû faire mon service national. Après cela, je suis redevenu mécanicien, et j’ai vu une annonce quelque part pour un poste de mécano au sein de l’équipe Mazda de rallye, qui était basée en Belgique. C’était en 1986, j’avais donc vingt et un ans. Je n’ai aucune idée de la raison pour laquelle ils m’ont apprécié, mais ils m’ont offert le poste, et j’ai donc déménagé directement là-bas.

C’était une année importante pour le Mazda Rally Team car, en plus de m’engager, ils sont passés du groupe B du Championnat du monde des rallyes au groupe A. L’année suivante, en 1987, nous avons conduit notre pilote, Timo Salonen, à sa première victoire au Rallye de Suède, et l’équipe

a terminé à la 6e place du Championnat du monde des constructeurs. En 1988, nous avons encore progressé et terminé 4es, Salonen arrivant 5e.

Mon patron chez Mazda était le grand Achim Warmbold, une légende dans le monde du rallye. Il se passait quelque chose d'étrange chez Achim lorsqu'il était ému ou en colère. Il se mettait à transpirer de la lèvre supérieure, ce qui, au bout d'un moment, donnait l'impression qu'il avait l'écume à la bouche. C'était très étrange à voir. Si cela arrivait, je trouvais toujours une excuse pour m'enfuir. J'avais une bonne relation avec Achim. Même à l'époque, je disais ce que je pensais. C'est étonnant qu'il ne m'ait pas licencié, mais je pense qu'il s'est finalement habitué à moi. Bien que mon poste officiel chez Mazda ait été celui de mécano, j'étais un peu inutile, et, avant que quelqu'un s'en rende compte, j'ai accepté un poste d'assistant manager d'équipe chez Top Run en Italie. Ma principale responsabilité était d'organiser et de gérer les participations privées à divers championnats de rallye. Et nous avons connu quelques succès. Le Belge Grégoire de Mevius a terminé 2e du groupe N en Championnat du monde des rallyes en 1989 et 1990 sous ma direction.

La rumeur a dû se répandre à propos de ce nouveau talent étonnant dans la gestion d'équipe, car, en 1991, j'ai déménagé à Milan pour rejoindre le Jolly Club en tant que chef de la reconnaissance pour l'équipe engagée en groupe A. De nos jours, une grande partie de ce boulot serait probablement effectuée à distance, mais, à l'époque, on vous donnait un gros sac d'argent et on vous disait de prendre votre passeport et de vous mettre au travail. Il en allait de même pour les tests, auxquels j'ai également participé. C'est littéralement ce qui s'est passé. Pas de téléphone portable. Juste de l'argent, un carnet de contacts et quelques cartes. Quelle expérience !

Mon toucher de roi Midas s'est confirmé au Jolly Club, lorsque nous avons remporté le Championnat du monde des constructeurs en 1991 et 1992, avec les Lancia Delta Integrale 16V. L'année suivante, en 1993, Carlos Sainz a rejoint le Jolly Club, et, cette année-là, j'ai dû passer pas moins de 200 jours avec lui à tester et à développer la voiture : 200 jours d'essais avec Carlos Sainz Sr ! Vous vous rendez compte ?

Cela s'est avéré l'un des moments les plus importants de ma carrière. En plus d'être un pilote incroyable, Carlos est l'un des êtres humains les plus professionnellement motivés que j'aie jamais connus. Il ne lâche jamais

rien. Cela a déteint sur moi assez rapidement. Je n'avais pas vraiment le choix. C'était soit suivre son exemple et essayer d'être le meilleur, soit foutre le camp ! Carlos m'a aussi beaucoup appris sur la discipline et la façon de se comporter. Mais surtout, j'ai appris qu'en travaillant dur et en ayant confiance en soi, on peut arriver à quelque chose dans la vie. Carlos a plus de 60 ans maintenant, mais lorsqu'il participe au Dakar, il est toujours le premier à se lever et le dernier à se coucher. Il est infatigable.

En 1994, j'ai été promu directeur technique et j'étais responsable des deux Ford Escort RS Cosworth engagées en groupe A. Une fois de plus, le succès m'a suivi comme une nuée de mouches sur de la merde, car nous avons remporté trois fois de suite le Championnat d'Italie des rallyes, en 1994, 1995 et 1996.

En 1997, Gertie et moi avons eu envie de changer d'air, et nous avons donc déménagé à Banbury, au Royaume-Uni, où je suis devenu directeur de l'équipe de rallye Prodrive Allstars. L'équipe était toute nouvelle, mais nous avons tout de même réussi à remporter le Championnat d'Europe dès notre première saison.

Vous pensiez que j'étais une sorte d'opportuniste qui n'a aucune idée de ce qu'il fait, n'est-ce pas ? Admettez-le. Mais ce n'est pas vrai. Dans certains cas, je sais même de quoi je parle.

Après un an chez Prodrive, mon ami Malcolm Wilson, qui est devenu mon mentor, m'a demandé de rejoindre son équipe M-Sport comme chef de projet. Peu de temps après, Ford a choisi M-Sport pour concevoir et construire la nouvelle Ford Focus WRC (World Rally Car). Je ne peux pas m'en attribuer le mérite. C'était Malcolm. J'ai alors commencé à jouer un rôle plus important dans la mise en place des installations techniques, et j'ai assumé la gestion globale du développement de cette voiture, apparue l'année suivante, en 1999, avec Colin McRae au volant.

Elle a immédiatement fait les gros titres en réussissant des temps scratch au Rallye Monte-Carlo, première épreuve de l'équipe. M-Sport a ensuite remporté sa première victoire en Championnat du monde des rallyes lors de la troisième manche de la saison, le Rallye Safari au Kenya, et, un mois plus tard, Colin a remporté sa deuxième victoire consécutive, au Portugal. Il a terminé 6^{e} du Championnat des pilotes et Ford 4^{e} du Championnat des constructeurs. Ce n'était pas un mauvais départ.

Je dois profiter de l'occasion pour dire quelques mots sur Colin, car il est de loin le pilote le plus talentueux avec lequel j'ai travaillé. Il était à l'opposé de Carlos, dans le sens où il n'avait pas besoin de travailler beaucoup. Son talent était purement naturel, et cela pouvait créer un environnement assez imprévisible. Il faisait ce qu'il voulait, en gros. Ce n'était pas une mauvaise chose, mais il fallait être prêt à tout. Il était définitivement à son meilleur en tant que pilote lorsqu'il n'y avait pas beaucoup d'électronique ou d'aides à la conduite dans la voiture. Avec Colin, tout était question de contrôle, et plus il contrôlait la voiture, plus il s'améliorait. Les essais avec Colin en sont le meilleur exemple. Soit il était d'humeur, soit il ne l'était pas, et si les choses ne se passaient pas comme il le souhaitait, vous le saviez. En revanche, si les choses allaient dans son sens, vous en preniez plein les yeux, car il pouvait faire faire n'importe quoi à la voiture.

On m'a souvent demandé si je pensais que Colin aurait pu devenir un pilote de F1 à succès, et la réponse est facile : je n'ai aucun doute à ce sujet. Aurait-il voulu y mettre du sien ? Telle est la question. Tout ce que Colin voulait, c'était monter dans une voiture et piloter, alors toutes les activités annexes qui vont de pair avec le pilotage d'une F1 l'auraient probablement découragé.

Après le Championnat du monde 1999, j'ai été promu directeur de l'ingénierie chez M-Sport. Puis, en 2000, j'ai travaillé avec Colin McRae *et* Carlos Sainz Sr pour terminer 2^{e} du Championnat du monde des constructeurs, tandis qu'ils terminaient respectivement 4^{e} et 3^{e} du Championnat des pilotes. En 2001, nous avons de nouveau terminé 2^{e} du Championnat du monde des constructeurs, tandis que Colin terminait 2^{e} et Carlos 6^{e} côté pilotes.

Peu après, Niki m'a proposé de rejoindre Jaguar.

Je ne veux pas trop m'étendre sur mes années de rallye, car il ne s'agit pas là d'une autobiographie ou d'un livre sur le rallye. Je pense néanmoins que quelques histoires pourraient être amusantes. Savez-vous ce que le rallye m'a apporté, outre des milliers d'expériences et de souvenirs ? Une compréhension du sport auto et de son fonctionnement à la base. Je ne vois pas les choses de haut en bas. Je ne l'ai jamais fait et ne le ferai jamais. La base, c'est de faire rouler la voiture sur la piste, et c'est ce que j'ai appris à

faire en premier. Je ne sais évidemment pas tout, mais je peux parler à un mécanicien comme je peux parler à un directeur financier ou à un directeur de production. Il est très difficile de me tromper et de me dire des conneries. Et c'est principalement dû au rallye.

L'une de mes histoires préférées, dans cette discipline, s'est déroulée au Kenya, pendant le Safari. Je bossais pour le Jolly Club et nous avions une Lancia Delta. Avec un autre gars, nous étions chargés du ravitaillement en carburant, et nous portions des combinaisons ignifugées. Il y avait ce putain de grand réservoir en aluminium, et, pendant que l'un de nous deux contrôlait la soupape de purge, l'autre versait le carburant, avec un gros bidon. Ce n'était pas très technique, et c'était aussi très dangereux.

Je ne sais pas exactement comment cela s'est passé, mais alors que nous faisions le plein de la voiture, du carburant a réussi à s'échapper, et, sans aucun signe avant-coureur, la voiture s'est mise à brûler. Vous savez le bruit que cela fait quand on le voit au cinéma ? C'était exactement le même. Whoosh ! C'est peut-être l'électricité statique qui a enflammé le carburant ou les freins. Quoi qu'il en soit, nous avions un incendie sur les bras ! Notre premier réflexe a été de laisser tomber le bidon d'essence, ce qui n'a pas vraiment arrangé les choses. Je ne sais pas combien de litres il contenait, mais c'était suffisant pour faire griller quelques millions de marshmallows.

Juste après, j'ai remarqué que j'étais en feu, moi aussi. Ma combinaison était ignifugée, elle empêchait le feu de pénétrer dans le matériau, mais le matériau lui-même était tout de même en flammes.

J'ai dit : « Putain de merde. » Ou peut-être que je l'ai crié. Et j'ai enlevé ma salopette le plus vite possible. La seule chose que je portais en dessous était mon caleçon, et, une fois la combinaison enlevée, j'ai commencé à sauter dessus pour éteindre le feu. Heureusement, un très célèbre photographe de rallye, Colin McMaster, était sur place pour prendre une photo de moi. Si les éditeurs ont fait ce qu'ils menaçaient de faire, il se peut que cette photo se trouve quelque part dans ce livre.

Après avoir enlevé ma combinaison, je me suis soudain souvenu qu'il y avait encore deux personnes à l'intérieur de la voiture en feu. Heureusement, le pilote avait déjà réussi à se libérer, mais le navigateur avait du mal à défaire sa ceinture. Ne pensant ni à ma propre sécurité, ni au fait que j'étais quasiment à poil, je suis allé l'aider à sortir. Quel héros,

hein ? Günther à la rescousse. J’ai alors entendu une radio, et une voix venant de l’hélicoptère au-dessus de nous.

— Qu’est-ce qui se passe en bas ?

— Qu’est-ce qui se passe ? Nous sommes tous en train de faire un beau pique-nique de safari. À votre avis ?!

Je me souviens d’avoir regardé la scène à ce moment-là, et c’était de la folie. Quelqu’un était en train d’essayer de déplacer le camion qui contenait tout le carburant, et il y avait des gens qui couraient dans tous les sens, dans différents états de panique et à différents stades de déshabillage. C’était complètement fou.

L’une des personnes qui nous aidaient avait été gravement brûlée dans l’accident. J’ai donc demandé au pilote de l’hélicoptère d’atterrir aussi vite que possible et d’emmener ce type à l’hôpital. Il y avait beaucoup de bruit, et personne ne savait quoi faire.

L’hélicoptère et son équipage ont fini par atterrir, et, lorsqu’ils sont repartis et que nous avons su que tout le monde allait bien, une enquête a immédiatement été ouverte sur ce qui s’était passé.

— Écoutez, ce n’est la faute de personne, ai-je dit. Ça arrive. Ces réservoirs pèsent une tonne, et il est parfois facile de renverser du carburant.

Trouver un coupable n’était pas à mon ordre du jour, et tout le monde était du même avis. Sauf une personne.

— Je pense que c’est la faute de Günther, a dit le gars avec qui j’avais fait le plein.

— C’est quoi ce bordel ? ai-je répondu. Allez, mec. Ce n’était qu’un accident. Nous ne sommes pas en train d’attribuer des responsabilités ici.

Je n’en revenais pas. Mais ce type n’était pas du tout d’accord. Pour lui, l’accident était de ma faute, pas de la sienne. J’ai bien tenté de me défendre :

— Nous étions deux à faire le plein. Comment peux-tu être sûr que c’était de ma faute ?

Il ne pouvait pas me donner de réponse, mais cela ne changeait rien à ce qu’il ressentait. Pour lui, c’est Günther qui avait mis le feu aux poudres. Moi, un pyromane ?

Bon, j’ai encore une histoire à vous raconter, mais pas aujourd’hui. Ce serait trop long.

Vendredi 3 juin 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

12 h 00

Je me suis couché hier soir en pensant à l'histoire que je vais vous raconter, et j'ai fini par en rêver. C'est complètement fou, mais je vous promets que c'est vrai.

Nous revenons trente ans en arrière, en 1992, pour le Dakar, qui, cette année-là, s'appelait Paris-Le Cap au lieu de Paris-Dakar. Ne me demandez pas pourquoi, je n'en ai pas la moindre idée. J'avais été engagé comme copilote d'un camion de service pour l'une des équipes, et j'avais vraiment hâte d'y être. J'avais entendu toutes sortes d'histoires sur le Dakar de la part de mes collègues du rallye, mais je n'y avais jamais participé de quelque manière que ce soit. « Ce sera une putain d'aventure », m'a dit l'un d'eux.

L'une des premières choses que j'ai apprises sur le Dakar, c'est qu'en plus d'être l'une des courses automobiles les plus célèbres de la planète, c'est aussi l'une des plus grandes escroqueries à l'assurance. Je ne peux pas dire qui ou quand, parce que je ne sais pas, mais apparemment, les équipes avaient l'habitude de prendre de vieilles voitures de course, de les brûler dans le désert et de faire une demande d'indemnisation à l'assurance. C'était très connu.

Le camion que je conduisais avait appartenu à la famille princière de Monaco et avait été personnalisé en conséquence. Il était équipé d'auvents aux couleurs vives et de toutes sortes d'autres choses. L'équipe a dû l'acheter à bas prix, je suppose. En l'espace de trois heures, c'était déjà le chaos. Nous venions à peine de partir d'Italie pour Paris que le turbocompresseur du camion a explosé. Toute l'huile a commencé à s'écouler par le pot d'échappement sur la route, et, en moins d'une minute, les voitures glissaient partout ! Nous avons réussi à stopper le flux d'huile et à changer le turbo sans que personne soit tué. Ensuite, après le départ du rallye à Paris, nous nous sommes rendus à Sète, puis à Marseille, où nous avons pris un cargo pour la Libye. C'est là que j'ai commencé à réaliser que l'équipe pour laquelle je travaillais n'était peut-être pas aussi bien financée

et professionnelle que ce qu'on m'avait laissé entendre. Le bateau était à peine en état de naviguer et ne semblait pas avoir de matelas ou de coussins. Il n'y avait que de l'acier partout ! Lorsque nous avons débarqué le lendemain, non seulement nous ne pouvions pas marcher correctement parce que nous n'avions pas dormi, mais nous étions tous prêts à tuer quelqu'un. N'importe qui !

Je me souviens avoir dit à mon copilote :

— Cela ne peut pas être pire.

— Vraiment ? Avez-vous déjà été en Libye à cette époque de l'année ?

Je pensais qu'il ferait chaud et sec, mais je me trompais. Il pleuvait et il faisait froid.

— Où diable allons-nous dormir ? ai-je demandé.

— Il y a un village de fortune pour les équipes de rallye à quelques kilomètres de là, a-t-il dit. Certains sont hébergés dans des camping-cars, mais nous serons logés dans des tentes.

— Jésus-Christ. Vraiment, je viens de passer une nuit sur un lit d'acier et je dois maintenant dormir sur le sol ?

— Apparemment, il y a des tentes dans le camion quelque part.

Il a ensuite fait un geste vers le troisième membre de notre équipe de trois Italiens. Il est revenu environ dix minutes plus tard avec un grand sac, et nous avons supposé que celui-ci contenait trois tentes et trois sacs de couchage.

Il ne nous a pas fallu longtemps pour trouver le village et, bien sûr, il y avait les nantis et les démunis. Ou plutôt, les camping-cars et les tentes. Nous avons trouvé un espace que nous pensions assez grand pour trois tentes, puis nous avons vidé le sac.

— Qu'est-ce que c'est que ce bordel ? ai-je dit. Ce n'est même pas une tente, encore moins trois. Et où sont les sacs de couchage ?

L'équipe nous avait donné trois couvertures et un auvent. Pas une tente. Un auvent. Le genre de chose que les Britanniques installent dans leur jardin en été parce qu'ils savent qu'il pleuvra un jour ou l'autre.

— Qu'est-ce qu'on va faire ? ai-je dit. Je ne dormirai pas sous cette foutue chose. Jamais de la vie. Je pense que nous devrions trouver un hôtel.

Les deux autres n'ayant rien à dire, nous sommes partis à pied pour essayer de trouver un endroit où dormir qui pourrait nous protéger de la pluie et nous tenir chaud. Nous marchions depuis environ deux minutes

lorsque nous sommes tombés sur un homme debout au coin d'une rue, tenant un AK-47. Ce n'est pas si étrange en Libye. Ou du moins, ça ne l'était pas à l'époque. Je lui ai demandé s'il parlait anglais. Il a hoché la tête.

— Une idée de l'endroit où l'on peut trouver un hôtel bon marché ? Un hôtel avec un toit, de préférence.

Il a de nouveau hoché la tête.

— D'accord, alors. Pourriez-vous nous y conduire, s'il vous plaît ?

— Seulement pour de la bière, a-t-il répondu calmement.

L'alcool était illégal en Libye à l'époque, mais nous en avions une tonne dans le camion.

— Je veux deux bières. Ensuite, l'hôtel.

— D'accord, alors, ai-je répondu. Suivez-moi.

Nous avons ramené ce type au camion et lui avons donné deux canettes de bière, qu'il a bues en trente secondes environ. Au milieu de la première canette, il a jeté son AK-47 par terre.

— Qu'est-ce que vous faites, bordel ? ai-je crié. Vous auriez pu tirer sur l'un d'entre nous !

Il était trop occupé à boire pour se soucier de ce que je disais et n'a rien dit. Je m'attendais à ce qu'il en redemande, mais, après la deuxième canette, il nous a conduits directement à l'hôtel. Avant qu'il ne parte, je lui ai demandé s'il pouvait revenir demain matin pour nous emmener au départ du rallye. Il m'a répondu par l'affirmative.

— À demain. Mais apportez-moi plus de bière.

Je ne pensais pas un instant qu'il reviendrait, mais le lendemain matin, à 7 heures, il est arrivé à l'hôtel avec son AK-47.

— Je peux avoir de la bière ?

— Quoi, pour le petit déjeuner ? Je m'en fous ! Bien sûr, tu peux prendre une bière. Du moment que tu nous emmènes vers le point de départ à Misrata.

Lorsque nous sommes arrivés à Misrata pour prendre le départ, il avait bu trois bières et était heureux comme un cochon dans la merde. Nous lui en avons offert quatre autres, et de l'argent, puis il est reparti chez lui. Au cours de l'étape suivante, qui menait à la ville de Syrte, nous avons eu un problème avec la pompe à carburant et avons dû faire un travail bâclé qui consistait à pomper du haut du camion dans le réservoir. Après cela, le GPS

est tombé en panne, donc le seul moyen de nous diriger était une putain de boussole ! Nous n'en étions qu'à quatre jours, mais c'était déjà l'une des choses les plus tordues que j'avais jamais faites dans ma vie.

Alors que nous traversions le désert en direction du Niger, nous avons découvert que le vieil homme qui conduisait parfois notre camion pouvait conduire en dormant. Je ne l'oublierai jamais. Il était assis bien droit, il tenait le volant, il fermait les yeux et il s'endormait, tout en maintenant exactement la même vitesse et la même direction. Il se mettait même à ronfler ! Cela ne fonctionnait que dans le désert, car il était rare de croiser un autre véhicule.

Je ne me souviens plus de la date exacte, mais alors que nous faisions route vers le Niger, le premier copilote, qui avait à peu près mon âge, a suggéré que nous prenions un raccourci.

— Mais nous sommes dans le désert, ai-je dit. Comment peut-on connaître un raccourci dans le désert ?

— Faites-moi confiance. Je suis déjà venu ici de nombreuses fois. Je sais où je vais.

Je n'ai pas cru cet idiot, mais que pouvais-je dire ?

Environ quatre-vingt-dix minutes plus tard, quelque chose d'étrange a commencé à se produire dans le camion.

— Qu'est-ce qui se passe ? ai-je demandé. Jésus-Christ, nous sommes en train de nous enfoncer !

— Euh, je pense que nous sommes entrés dans un lac salé, a répondu mon copilote.

Un putain de lac salé ? C'est une plaisanterie. Qu'est-ce que c'est que ce raccourci ? La garantie d'une mort prématurée ?

Nous devions rouler à environ 80 km/h lorsque nous avons commencé à nous enfoncer, et nous sommes descendus d'environ deux mètres. Je n'avais jamais rien vécu de tel auparavant.

En l'espace d'une demi-heure, une cinquantaine d'habitants s'étaient rassemblés autour du camion, et nous avons réussi à en payer quelques-uns pour qu'ils nous dégagent. En fin de compte, il leur a fallu deux jours entiers ! Nous étions tellement en retard.

Le balayeur (c'est le nom de la personne qui s'occupe de tout le monde à l'extérieur du rallye) nous a proposé de nous emmener à l'aéroport le plus proche, mais nous avons refusé. Si nous l'avions fait, nous aurions dû tout

laisser sur place, et nous ne pouvions nous y résoudre. Nous avons donc décidé d'attendre d'être dégagés et de continuer à rouler. En suivant le putain d'itinéraire de base. Pas de raccourcis !

Pour être sûrs de ne pas nous perdre à nouveau, nous avons engagé l'un des habitants, qui avait proposé de nous guider jusqu'à ce que nous rejoignions le rallye. Il avait à peu près le même âge que notre chauffeur, mais souffrait des mêmes problèmes d'hygiène personnelle que nous et ne s'était manifestement pas lavé depuis plusieurs jours. Nous étions donc quatre bâtards puants – trois Italiens et un Libyen – dans un seul taxi. Le vent soufflait en rafales. Nous avons essayé d'ouvrir les fenêtres, mais cela ne semblait pas faire de différence.

Dieu seul sait comment, nous avons réussi à atteindre le Niger, et, bien que nous ayons pris du retard sur le rallye, nous avons continué. C'était incroyable que nous ne nous soyons pas encore fâchés. Le plus risqué, c'était quand quelqu'un pétait, c'est-à-dire toutes les vingt secondes ! Les cris duraient environ une minute, puis tout le monde s'arrêtait brusquement. Nous dormions tous trois ou quatre heures par nuit, et nous étions probablement trop fatigués pour nous battre.

Alors que je commençais à me permettre d'être légèrement optimiste quant à nos chances de rattraper le rallye et de retrouver un peu de normalité, une tempête de sable s'est déclenchée et nous a stoppés net dans notre élan. Nous étions quelque part entre Dirkou et N'guigmi et nous ne pouvions pas voir à plus d'un demi-mètre devant nous. C'était fou ! Nous sommes restés assis là, comme une bande de branleurs, en attendant que l'orage passe. La nuit est arrivée et nous avons essayé de dormir, mais c'était impossible. Quatre hommes déjà puants dans un taxi sans air. C'était une véritable torture. Lorsque le matin est enfin arrivé, la tempête de sable s'était calmée, juste assez pour que nous puissions ouvrir une fenêtre afin de laisser entrer un peu d'air.

— J'entends des chameaux, a dit le Libyen puant.

— Quoi ?

— J'entends des chameaux !

Avant que je puisse le traiter de connard et lui dire de se taire, il a sauté du taxi et s'est enfui au loin.

— Où vas-tu, bon sang ? ai-je crié.

Mais il ne s'est pas arrêté.

Trois heures se sont écoulées, au cours desquelles je me suis convaincu que le Libyen avait dû avoir des hallucinations et qu'il était probablement mort sur une dune quelque part. J'étais en train de réfléchir à la manière dont nous pourrions faire parvenir un message à sa famille en Libye lorsque la portière du conducteur s'est ouverte. C'était lui.

— Où étais-tu, espèce de connard ?

— Je t'ai dit que j'avais entendu des chameaux. Et j'avais raison. Regarde.

Il s'est retourné et a pointé du doigt quatre hommes sur des chameaux au loin.

— Les Touaregs. Ils vont nous aider.

À ce moment-là, j'ai pensé que j'avais des hallucinations ! C'était tellement bizarre.

Après quelques négociations, l'un des Touaregs a proposé de monter dans le taxi et nous a guidés jusqu'à leurs tentes, ce qui signifiait que nous étions maintenant cinq bâtards puants à l'intérieur. Il nous a fallu environ une heure pour atteindre notre destination, et, à notre arrivée, ils nous ont donné quelque chose à boire.

— Qu'est-ce que c'est ? ai-je demandé.

Ça avait l'air dégoûtant. On aurait dit du lait sérieusement caillé.

— Yoghourt de chameau, a dit l'un des Touaregs.

Nous ne pouvions pas vraiment refuser, puisqu'ils avaient été si gentils avec nous. Nous avons dû boire. C'était horrible ! Je me suis dit : *Si ces types ne finissent pas par nous tuer, ce truc le fera.*

Nous avons fini par conclure un accord avec les Touaregs pour qu'ils nous sortent de la tempête de sable et nous conduisent à une base militaire où nous pourrions ravitailler le camion. Deux des Touaregs ont insisté pour venir avec nous, et si le Libyen n'avait pas décidé d'arrêter les frais et de rentrer chez lui, la situation aurait été insupportable. Le voyage a tout de même duré cinq heures. J'ai un bon odorat, alors toutes les trente secondes environ, je sentais notre puanteur collective et j'avais envie de vomir.

Lorsque nous sommes arrivés à la base militaire, nous avions échappé à la tempête de sable et avions donc pu ouvrir un peu les fenêtres. Après avoir fait le plein, nous avons demandé à quelqu'un si nous pouvions prendre une douche. Il nous a regardés et a secoué la tête, comme pour dire : « Quoi, laisser une bande de sales cons comme vous entrer dans nos douches ? Pas

question ! » Je crois que je n’ai jamais été aussi déçu de toute ma vie. Je n’arrivais pas à échapper à ma propre odeur, et encore moins à celle des deux autres gars !

Le lendemain, nous avons enfin trouvé un endroit où prendre une douche, puis nous avons passé deux jours ininterrompus à rouler sans catastrophe. Enfin, la chance nous souriait. Le troisième jour, nous avons recommencé à manquer de carburant et nous sommes mis à envisager de trouver un endroit où faire le plein. Nous nous sommes arrêtés pour en parler, et, au bout de quelques minutes, un camion de l’armée, avec un réservoir de carburant à l’arrière, s’est arrêté derrière nous. Nous étions en plein désert ! Le jeune copilote et moi-même sommes sortis de la cabine et sommes allés parler au chauffeur.

Nous lui avons demandé si nous pouvions lui acheter du carburant.

— Non, a répondu le chauffeur.

C’est alors que j’ai remarqué qu’à l’avant du camion se trouvait une antilope qu’ils avaient dû abattre.

— Vous pouvez acheter du carburant si vous achetez la moitié de l’antilope, a dit le chauffeur.

— Qu’est-ce qu’on peut bien vouloir faire avec la moitié d’une antilope ?

— Et l’antilope entière ? a demandé le chauffeur.

— Si cela nous permet d’obtenir du carburant, pourquoi pas ?

Après avoir fait le plein, nous sommes donc repartis avec une antilope morte à l’arrière du camion. La seule chose qui m’énervait maintenant, c’était que mes lèvres me faisaient mal. À cause de la chaleur ambiante, j’étais déshydraté et mes lèvres étaient gercées depuis plusieurs jours. Je me souviens avoir dit à mon copilote : « C’est vraiment douloureux, maintenant ». À part trouver une pharmacie ou un supermarché – en plein désert –, nous ne pouvions rien faire. J’ai dû me contenter de faire la grimace et de supporter la situation.

Environ une heure plus tard, nous traversions un petit village lorsque j’ai aperçu au loin quelqu’un conduisant un quad. J’ai dit : « Attendez, je connais ce type. C’est un de mes amis, il fait partie de l’équipe d’assistance d’une autre écurie. » Mais qu’est-ce qu’il faisait ici ? Je suis allé lui parler. Il s’est avéré qu’il s’était perdu, et, pour me remercier de l’avoir aidé à retrouver son chemin, il m’a donné une boîte de baume à lèvres. J’aurais pu l’embrasser !

Même si nous savions où nous allions, nous n’avions pas encore réussi à rattraper le convoi. Cela posait un gros problème, car les étapes 10 et 11 devaient passer par le Tchad, où une guerre civile était en cours. Le convoi du rallye avait reçu l’autorisation de traverser le pays, mais il n’y avait pas de nouvelles des retardataires.

— Ça va aller, a dit le pilote du quad. Ils sauront que nous faisons partie du rallye.

— Et s’ils s’en foutent ? S’ils te tuent, personne ne le saura jamais. Et même s’ils ne te tuent pas, ils te prendront tout ce que tu as.

Malgré ce que j’ai dit, le gars en quad a décidé de faire cavalier seul à travers le Tchad déchiré par la guerre. J’ai essayé de le persuader de ne pas le faire, mais il n’en démordait pas.

— Je veux rattraper le rallye, a-t-il dit. Je m’en sortirai. Vous verrez.

Quel idiot ! Mes deux collègues et moi avons fini par contacter le propriétaire de notre équipe, qui nous a dit de nous rendre au Bénin, sur la côte ouest, de mettre le camion sur un bateau pour retourner en Italie, puis de trouver un aéroport et de prendre l’avion pour rentrer chez nous. Cela nous a pris quelques jours, mais nous ne nous en sommes pas souciés. Curieusement, nous sommes arrivés en Italie à peu près en même temps que les pilotes et le reste de l’équipe, mais quand nous leur avons raconté ce qui s’était passé, ils n’ont pas eu l’air impressionnés.

— C’est le Dakar, a dit l’un d’entre eux. C’est ce qui arrive.

Environ un mois après la fin du rallye, j’ai retrouvé le gars du quad, et, quand il m’a vu, il est devenu tout rouge.

— Tu avais raison, m’a-t-il dit.

— Pas besoin de me raconter, lui ai-je répondu. Ils t’ont tout pris ?

— Oui. Tout.

Quel idiot !

Je réalise que je viens de vous raconter deux histoires de rallye pour ce livre qui n’a rien à voir avec le rallye ! Alors, c’est qui l’idiot ?

Lundi 6 juin 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

11 h 00

Je suis sorti tout à l'heure, et j'ai été interpellé par quelqu'un qui, après avoir pris un selfie, m'a demandé ce que cela faisait d'être célèbre. Je crois que j'ai répondu que c'était bien, mais cela m'a fait réfléchir. C'est une question que l'on ne m'avait jamais posée et à laquelle je n'avais jamais réfléchi. Alors, qu'est-ce que ça fait d'être célèbre ? Eh bien, c'est parfois un peu dingue. Lorsque je suis arrivé à l'aéroport pour rentrer à Charlotte après le Grand Prix de Monaco, il y a quelques semaines, une femme m'a demandé un selfie. Je lui ai répondu : « Pas de problème. » Je me suis alors rendu compte qu'elle portait un tee-shirt avec ma tête de fou. Je lui ai dit : « Jésus-Christ, vous avez besoin d'aide ! » Ce n'est pas la première fois que cela arrive. En fait, la dernière fois, c'était à l'aéroport de Charlotte. Ma fille était avec moi, et, une fois de plus, j'ai été approché par quelqu'un qui voulait prendre un selfie et qui portait un tee-shirt avec mon visage imprimé. Ma fille était totalement horrifiée, et je pouvais comprendre ce qui lui passait par la tête. *Pourquoi diable quelqu'un voudrait-il porter un tee-shirt avec la tronche de mon père ?*

Je ne sais pas vraiment ce que Greta pense du fait que son père soit célèbre, parce que nous n'en avons jamais vraiment parlé. J'ai parfois voulu le savoir, mais je me dis toujours que si j'en parle, elle va penser que je suis prétentieux. La seule chose qui la trouble parfois, c'est quand les gens me disent bonjour. Avant que tout cela n'arrive, les seules personnes qui me disaient bonjour étaient celles qui me connaissaient, alors qu'après *Drive to Survive*, beaucoup de gens ont commencé à le faire. Je pense qu'elle commence à s'y habituer. Je suis une superstar maintenant. Il faut s'y faire.

Avant que *Drive to Survive* commence, j'arrivais à un Grand Prix, et presque personne ne me disait rien. À part : « Qui est ce type bizarre là-bas ? Il ne peut pas faire de la Formule 1. » Aujourd'hui, quand j'arrive, il me faut parfois une demi-heure pour atteindre le paddock. Tout le monde n'est pas content de me voir, mais si ceux qui le sont veulent discuter et

prendre un selfie, c’est très bien. Le seul moment où cela devient un problème, c’est lorsque j’ai quelqu’un comme Gene avec moi. Je ne peux pas le faire attendre pendant que je pose pour des selfies, alors s’il est là, je murmure : « Je suis avec mon putain de patron » et je continue.

Les personnes qui se marrent le plus sont les pilotes et les mécaniciens. Les mécaniciens se moquent toujours de moi. Parfois, au moment du passage sur la grille, ils me poussent dessus, hors du garage, comme une sorte de monstre de foire. « Venez voir cet idiot de Günther ! Pourquoi ne pas lui donner des coups de poing et l’insulter ? Je suis un peu leur putain de mascotte. » Mais je prends tout cela avec le sourire. Après tout, je ne suis pas le pape. Il ne serait pas capable de gérer une écurie de F1. D’un autre côté, vous m’imaginez monter sur le balcon de la place Saint-Pierre à Rome et prononcer une bénédiction *urbi et orbi* ? OK, j’ai terminé. Au boulot ! Il ne pourra y avoir qu’un seul pape Günther. Ce sera le premier et le dernier ! »

J’ai bientôt une réunion avec notre directeur du marketing au sujet du nouveau sponsor-titre, puis je m’envole ce soir pour le Royaume-Uni et ensuite pour Bakou. Nous devons prendre une décision quant au choix du sponsor. Et c’est fantastique d’avoir plusieurs entreprises qui veulent travailler avec nous. En ce moment, nous sommes en train de tout équilibrer. Ce qu’ils veulent tous, c’est savoir ce que nous pouvons leur donner. La décision doit être prise rapidement, sinon nous perdrons notre crédibilité. La chose la plus importante pour moi dans cet accord, en dehors de l’adéquation, c’est la longévité. Il ne s’agit pas seulement de négocier un contrat initial long, mais aussi de s’assurer qu’il sera renouvelé dans quelques années. Nous avons eu des problèmes avec d’autres sponsors au fil des ans, à part Uralkali, et je ne veux plus que cela nous retombe dessus.

Bon, c’est l’heure de ma réunion.

Et que le Seigneur soit avec vous.

Jeudi 9 juin 2022 – Hôtel, Bakou, Azerbaïdjan

19 h 00

Je vous promets que je ne travaille pour aucun office du tourisme d'Azerbaïdjan, mais si quelqu'un qui ne connaît pas la Formule 1 me demandait de lui recommander un Grand Prix passionnant dans une ville agréable et peu fréquentée, je lui dirais Bakou. La ville est belle, les gens sont formidables, et la piste est très rapide. Les pilotes l'adorent et les fans aussi.

Cette compétition a débuté la même année que nous, en 2016, mais la première année, elle était connue sous le nom de Grand Prix d'Europe. Si Bakou se trouvait au milieu de l'Europe, des centaines de milliers de personnes viendraient chaque année, mais pour l'instant, les spectateurs ne sont que 90 000. Et leur nombre augmente. De mon point de vue, le fait qu'il n'y ait pas trop de monde est une excellente chose, car cela signifie que nous avons beaucoup moins de distractions et que nous pouvons nous concentrer davantage sur la course. Les événements plus calmes sont formidables, surtout ceux qui conviennent à notre voiture et qui offrent une bonne course.

Le seul vrai problème que j'ai avec le Grand Prix d'Azerbaïdjan cette année, c'est qu'il se déroule une semaine avant le Grand Prix du Canada, à 8 000 km de là, sur un autre continent. Toutes les équipes sont dans le même bateau, mais ça va être compliqué. Si la voiture est endommagée à Bakou, ce sera encore plus difficile à Montréal, alors espérons que le week-end se déroulera sans encombre. Pour la saison prochaine, ce serait formidable si nous pouvions combiner les courses au niveau régional, ou autant que possible. Je sais que Stefano travaille très dur sur ce point en ce moment, et j'espère que les choses s'amélioreront.

J'aimerais avoir un dollar pour chaque personne qui m'a dit quelque chose du genre : « Ça doit être génial de travailler en F1. Tous ces voyages ! » Beaucoup de gens pensent que la Formule 1 n'est que glamour et que tout le monde voyage en première classe ou en jet privé. Ce n'est pas vrai. Environ 60 % de notre personnel vole en classe économique.

Le glamour n’est qu’une façade. Un mythe. Bien sûr, il y a beaucoup d’argent en jeu dans la F1, et certaines personnes sont payées une fortune. Mais je ne connais pas d’autre sport où les gens des coulisses travaillent aussi dur qu’en F1. La vie d’un mécanicien, par exemple, est tout sauf glamour. Ces types travaillent comme des fous, et la responsabilité qui pèse sur leurs épaules est énorme. Je pense que cela se voit un peu dans *Drive to Survive*. Il y a quelques années, un de nos mécaniciens n’a pas remis une roue en place correctement lors d’un arrêt au stand, et cela nous a coûté des points. Le mécanicien concerné était désemparé, il était peut-être victime du décalage horaire et épuisé, mais c’était une erreur, et elle a fait une différence dans notre saison.

Alors, quelles sont nos chances ici ? Le circuit est très rapide et très sinueux, ce qui pourrait nous convenir. Si nous trouvons les bons réglages, nous serons en mesure d’obtenir un bon résultat, comme nous aurions pu, ou même dû, le faire en Espagne et à Monaco. J’ai vraiment hâte que ça commence.

Vendredi 10 juin 2022 – Circuit en ville de Bakou, Azerbaïdjan

9 h 00

L’ambiance dans notre camp est bonne. Malgré ce qui s’est passé avec Mick, le souvenir de Monaco pour la majorité de l’équipe, à part la rencontre avec Conor McGregor, c’est ce qui aurait pu arriver à Kevin. Il aurait facilement pu terminer 9e de cette course, et tout le monde le sait. Pour moi, c’est un peu différent, et, bien que je sois d’accord sur ce que Kevin aurait pu faire, l’accident m’a causé beaucoup de maux de tête. Il n’y a pas que le budget. Il y a aussi la production des pièces. Nous n’avons qu’un ou deux jeux de moules, et nous ne pouvons pas en faire plus.

La majorité de l’équipe est arrivée ici lundi, et comme le fret n’est arrivé que mardi, il y a eu une petite pause bienvenue. Cela n’arrive pas souvent lors de deux courses d’affilée. Et après le Canada la semaine prochaine, la course suivante sera Silverstone. En plus de passer du temps à la maison, en famille, certains membres de l’équipe pourront même dormir dans leur propre lit pendant le week-end de course. C’est très rare pour quelqu’un qui travaille en F1.

18 h 00

La première journée a mal commencé, avec une fuite d’eau sur la voiture de Mick, ce qui signifie qu’il n’a pas pu sortir. Ce n’est pas une bonne chose sur un circuit comme celui-ci. Je ne sais pas exactement ce qui s’est passé, mais nous avons réglé le problème pour la FP2, où le comportement de nos voitures n’était pas assez bon. Nous devons donc retourner à la planche à dessin cette nuit et voir ce que nous pouvons faire demain. La performance n’est tout simplement pas là en ce moment.

Quoi qu’il en soit, je ferais mieux de me reposer un peu. Demain, j’ai une conférence de presse FIA avec Mattia et Toto, et pour cela, il vaut mieux être un peu réveillé !

Samedi 11 juin 2022 – Circuit en ville de Bakou, Azerbaïdjan

La conférence de presse s’est bien passée, je crois. J’ai essayé de me moquer de Toto à plusieurs reprises, mais il n’a pas mordu. C’est décevant, car c’est un domaine dans lequel je suis habituellement assez bon, après le racontage de conneries, l’annonce de mauvaises nouvelles et la persuasion. Mais je n’abandonne pas. La prochaine fois, je l’aurai.

L’un des journalistes a posé une question sur le marsouinage, qui reste un problème pour la plupart des équipes. Apparemment, l’un des pilotes de Mercedes (j’ai oublié lequel) a déclaré que si cela continuait, nous devrions reconsidérer la question. Je pense qu’il est un peu tôt pour cela. Nous n’en sommes qu’à quelques courses, et les ingénieurs vont probablement régler le problème. Si nous n’y parvenons pas, le moment viendra où nous devrons parler d’une modification du règlement. D’une manière générale, les voitures ne fonctionnent pas mal.

17 h 00

Grâce au travail acharné des gars la nuit dernière, nous avons retrouvé un peu de performance en FP3, et nous avions hâte de commencer les qualifications. Malheureusement, tout a joué contre nous, et nous n’avons pas réussi à sortir de la Q1. Lors de notre dernière tentative, nous sommes arrivés trop tard au bout des stands et n’avons donc pas été admis dans la fil d’attente. Nous disons tout le temps que nous n’avons pas de chance et que ça va changer un jour ou l’autre, mais nous sommes loin d’être assez bons.

Dimanche 12 juin 2022 – Circuit en ville de Bakou, Azerbaïdjan

18 h 00

Jésus-Christ ! Vous savez ce qui vous attend, je suppose ? C’est encore un week-end où nous aurions dû repartir avec quelque chose, mais non. Cela commence à ressembler à un vieux disque vinyle rayé. Mais qu’est-ce que je peux y faire ? Mick a terminé P14, Kevin n’a pas terminé et Günther se tape la tête contre les murs.

Il y a autre chose dont je dois parler. Il faut que j’en parle. Au moment où je quittais le paddock pour aller m’installer sur le muret des stands, Sky Sports Germany m’a demandé de faire une brève interview. J’ai pensé qu’ils allaient me poser des questions sur la course et ai donc accepté. Au lieu de cela, ils ont commencé à remuer tout un tas de conneries à propos de Mick. Ils ont dit que selon son oncle (Ralf Schumacher), je ne parlais pas avec Mick et ne l’aidais pas. Tiens donc. Vous m’apprenez quelque chose. Le type qui m’interviewait, Peter Hardenacke, avec qui je m’entends bien d’habitude, était assez agressif, et il m’a d’abord pris par surprise. Puis, après quelques secondes, je me suis repris, et je pense que je me suis plutôt bien défendu. Ce qu’ils essaient de faire en lançant ces accusations, c’est diviser l’équipe et faire des gros titres. En plus d’être énervant, je pense que ce n’est pas très pro et que cela n’a rien à voir avec Mick. Quoi qu’il en soit, Peter a eu la surprise de sa vie quand je me suis retourné contre lui.

Je parlais l’autre jour à Johnny Herbert, que je connais pour avoir travaillé chez Jaguar, et il m’a dit qu’en onze ans de F1, le seul pilote qui lui a vraiment posé un problème était l’oncle de Mick. Johnny est très tolérant, il faut donc se lever tôt pour se le mettre à dos. C’est aussi un très bon présentateur, il peut être critique ou polémique sans que cela devienne personnel. Je pense que l’oncle de Mick n’est pas assez intelligent pour comprendre la différence. J’ai donné le meilleur de moi-même lors de l’interview, et la prochaine fois, je serai prêt.

Mercredi 15 juin 2022 – Hôtel, Montréal, Canada

Même si je suis épuisé, je suis heureux d’être de retour au Canada. Les habitants de Montréal sont toujours très heureux de nous voir. C’est un grand événement pour leur ville, et toute la communauté de la F1 aime Montréal. C’est aussi une bonne course, en général, et j'affectionne l’ambiance de ce Grand Prix.

Je m’attends à beaucoup de marsouinage ici. Bien que nous ayons progressé dans ce domaine, nous en souffrons encore un peu. C’est différent d’un circuit à l’autre. À Barcelone, il semblait que tout le monde avait trouvé une solution, mais à Bakou, nous sommes revenus à la case départ. Nous en saurons plus lorsque nous prendrons le départ de la FP1. Le Canada est assez bosselé, donc si c’est déjà le cas, ça ne va probablement pas s’améliorer. Mais voyons ce qu’il en est. Les directeurs d’équipe doivent se réunir à ce sujet au cours du week-end, et une ou deux personnes pourraient se montrer un peu émotives.

Attendez, je viens d’écrire un paragraphe entier sans aucune plainte ni aucun gros mot. Ouah !

Vendredi 17 juin 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montréal, Canada

Cette première journée n’était pas idéale, mais nous avons beaucoup appris. La FP2 nous a permis de nous rapprocher de notre objectif. Nous n’y sommes pas encore, mais au moins, nous n’avons pas rencontré beaucoup de problèmes, et il y a eu très peu de marsouinage. Demain, la météo pourrait faire une grande différence. C’est la deuxième fois que j’écris un article sans juron ni plainte. Cela ne durera pas éternellement. Je me sens mal, d’une certaine manière.

Samedi 18 juin 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montréal, Canada

13 h 00

La réunion des directeurs d'équipe a eu lieu un peu plus tôt, comme prévu, au sujet du marsouinage. C'était très intéressant. Toto et Mercedes soutiennent que cela affecte la sécurité des pilotes et veulent que la FIA modifie le règlement. Christian, quant à lui, a accusé Mercedes d'avoir conçu une voiture qui aggrave le phénomène de marsouinage et pense qu'ils devraient y remédier plutôt que de demander à la FIA de modifier le règlement. Il y a eu des rumeurs selon lesquelles des tasses de thé ont été jetées pendant la réunion, mais c'est de la foutaise. Toto s'est énervé à un moment donné, mais c'est normal. Netflix était là. Cette idée de boxe en col blanc que j'ai eue pourrait bien se concrétiser un jour.

19 h 00

Si le chauffeur de taxi qui m'a emmené sur le circuit ce matin m'avait dit « Günther, aujourd'hui, Haas va bloquer la troisième ligne de la grille lors des qualifications », j'aurais pensé qu'il se moquait de moi. Non pas parce que je pense que c'est impossible, mais à cause de notre manque de réussite ces derniers temps. Or, c'est exactement ce qui s'est passé. Kevin s'est qualifié P5 et Mick P6, ce qui constitue notre meilleure qualification à deux voitures. J'essaie de ne pas trop m'emballer, mais c'est difficile. L'ambiance dans l'équipe est plutôt bonne en ce moment, mais il y a encore beaucoup de chemin à parcourir.

Dimanche 19 juin 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montréal, Canada

19 h 00

Vous voulez vraiment que je vous parle de la course ? Allez, vous savez ce qui s'est passé. Ne m'obligez pas à le faire ! OK. Nos deux pilotes ont pris un bon départ, et, pendant les deux premiers virages, ils ont bien tenu leur position. Puis, au troisième virage, Kevin est devenu arrogant et a décidé d'attaquer Hamilton. Même s'il avait réussi à le dépasser, la Mercedes est une voiture plus puissante, avec un meilleur rythme en course, et Hamilton aurait pu récupérer sa position. Mais il ne l'a pas fait, et, pendant la manœuvre, Kevin a heurté Hamilton, ce qui a mis fin à sa course. C'était une mauvaise décision, surtout si tôt dans le parcours. Je pense qu'il a finalement terminé 17e.

Mick a lui aussi vécu un après-midi très difficile, mais il n'y est pour rien. Il roulait bien jusqu'au 18e tour, mais il a ensuite été victime d'une panne de moteur. Le seul point positif est qu'il s'agit de son meilleur week-end à ce jour et que, s'il n'avait pas dû abandonner, il aurait probablement été dans les points. En l'état actuel des choses, nous avons marqué deux points lors des sept dernières courses. S'il vous plaît, donnez-nous un peu de chance pour changer !

Mercredi 22 juin 2022 – Castello Steiner, Italie du Nord

Même si j'adore passer du temps en Italie, je n'ai pas de bureau ici. Cela signifie que je dois travailler dans le salon, et je ne peux vraiment pas le faire. Je dois parler beaucoup pour travailler, et parfois, cela peut être très difficile si d'autres personnes sont là. Surtout Greta. Elle n'a que treize ans, alors quand elle est là, je dois passer du Günther gras au Günther demi-écrémé. Parfois même au Günther écrémé, si elle accueille un ami.

L'architecte qui est censé concevoir mon bureau était ici à 8 h 30 ce matin, ce qui est le milieu de la nuit pour ces gens-là. C'était censé être réglé depuis des mois, mais il est toujours en vacances. J'ai dit : « Allez, mon vieux. C'était censé être fait depuis longtemps. » Personne ne veut plus travailler. Jésus-Christ, j'ai l'air d'un vieux grincheux.

Je m'envole pour l'Angleterre dans la journée, et ma première étape sera l'usine de Banbury. J'ai beaucoup de réunions prévues, mais cela me fera plaisir de voir les gars là-bas. J'ai dit plus tôt qu'il n'était pas toujours facile pour moi de passer à l'usine, alors j'ai hâte de les déranger et de les distraire de leur travail.

Mardi prochain, nous y organiserons une journée familiale pour l'équipe. Ce genre d'événement est très important. Non seulement parce que les membres du personnel ont l'occasion de se retrouver dans un environnement social pour une fois et de montrer à leurs familles ce qu'ils font pour vivre, mais aussi parce que nous avons l'occasion de les remercier. Jusqu'à l'arrivée du Covid, nous avions l'habitude d'en organiser une chaque année. Puis, en 2021, lorsque les choses sont redevenues normales, nous avons décidé d'organiser un événement de Noël à la place. Celui-ci a dû être annulé à la dernière minute en raison d'une forte augmentation du nombre de cas de contamination, et c'est donc une bonne chose que nous puissions enfin recommencer. Les gars ont prévu toutes sortes de choses, Kevin et Mick viendront aussi. On va bien s'amuser.

Silverstone est une course spéciale, et la plupart des gens de la F1 pensent la même chose. Bien sûr, les spectateurs aiment s'amuser, mais ils savent tous qu'ils ne sont pas les seuls à le faire. Je ne sais pas du tout à

combien de fans je parle chaque année, probablement des centaines, mais j'aime vraiment les rencontrer. Je suis aussi parfois gêné par l'étendue de leurs connaissances.

Les organisateurs de Silverstone aussi ont souvent tout juste. Compte tenu de l'histoire du Grand Prix de Grande-Bretagne, il serait très facile pour eux de trop se concentrer sur le passé et d'ignorer le présent. Mais ce n'est pas le cas. Ils respectent le passé, mais ils mettent l'accent sur le présent et l'avenir. En tant que fan de sport auto, j'attends toujours avec impatience ce qu'ils ont prévu.

J'allais essayer d'écrire quelque chose sur la façon dont je pense que nous allons nous débrouiller au Grand Prix, mais je ne peux pas encore voir aussi loin ! Ce serait peut-être aussi tenter le sort. Il vaut mieux que je me taise.

Jeudi 30 juin 2022 – Circuit de Silverstone, Northamptonshire, Royaume-Uni

17 h 00

J’ai dû parler au moins à une centaine de spectateurs aujourd’hui. Sérieusement, ces gens sont incroyables. J’aime rencontrer des personnes qui veulent échanger sur la F1 actuelle, mais lorsqu’ils commencent à parler de son histoire, je m’intéresse vraiment à eux. Je ne dirais pas que je suis un dingue de la F1, mais je suis sans aucun doute un passionné. La différence entre Silverstone et les autres courses, c’est qu’ici je finis parfois par poser des questions aux spectateurs. C’est fou.

Vendredi 1er juillet 2022 – Circuit de Silverstone, Northamptonshire, Royaume-Uni

8 h 00

Qu’est-ce qui arrive à Bernie ? Je viens de voir une interview de lui à la télévision et après qu’on lui a demandé s’il était toujours ami avec Poutine, il a dit qu’il prendrait une balle pour lui. Qu’est-ce que c’est que ce bordel ? Il a ensuite déclaré que Vladimir Poutine était une personne de premier plan. Bernie, tu es milliardaire, tu as 91 ans. Pour l’amour de Dieu, achète-toi une île.

15 h 00

La première séance était très mouillée, et peu de chronos ont été enregistrés. La FP2, en revanche, a été plutôt bonne pour nous. Nous avons fait tous les tours prévus sur notre programme de travail, et nous savons ce que nous avons à faire pour demain. Oserais-je dire que je suis tranquillement confiant ? Oui, j’ose. Je le suis.

Samedi 2 juillet 2022 – Circuit de Silverstone, Northamptonshire, Royaume-Uni

7 h 00

Je n’ai pas très bien dormi la nuit dernière. Je ne sais pas trop pourquoi, mais pour une raison ou une autre, j’ai l’impression que beaucoup de choses dépendent de cette course. Gene ne m’a pas mis la pression, mais j’ai ce sentiment. Bien sûr, il est frustré, mais il sait que nous faisons tout ce que nous pouvons pour renverser la vapeur. Haas n’a marqué que deux points lors des sept dernières courses. C’est indéniable. En tant que directeur d’équipe, je suis le seul responsable, même si je pense que la pression que je ressens en ce moment est probablement auto-infligée. Je me demande sans cesse si je pourrais faire plus pour améliorer la situation, mais je ne trouve rien. Est-ce que c’est de la malchance ? Je ne sais pas. Parce que je suis le responsable, l’équipe se tourne vers moi dans les moments difficiles et, pour être honnête, je n’ai plus rien à lui dire.

Regardez-moi ça. Je me mets dans tous mes états.

22 h 00

Kevin s’est qualifié 17e et Mick 19e. Je ne sais pas quoi dire. J’ai l’impression d’être en 2021. Tout le monde est très abattu depuis. Les gars du motor-home comme ceux du garage. Et je veux dire, vraiment déprimé. Semaine après semaine, ils entendent parler de cette superbe voiture que nous avons, et semaine après semaine, nous ne parvenons pas à l’exploiter correctement. Cela se ressent vraiment dans une petite équipe. Les hauts sont éprouvés par tout le monde avec beaucoup d’acuité, mais les bas aussi. Il n’y a pas d’endroit où se cacher. J’allais essayer de parler à tout le monde pour essayer de les motiver, mais ils ont déjà tout entendu. Il y a un moment où on ne peut plus motiver les gens avec des mots. Les seules choses qui pourraient encourager cette équipe en ce moment, ce seraient des points et des bons résultats.

Dimanche 3 juillet 2022 – Silverstone, Northamptonshire, Royaume-Uni

19 h 00

DEUX VOITURES DANS LES POINTS ! Après cinq courses sans le moindre résultat et une qualification merdique hier, nous avons pris des points avec nos deux voitures. Je suis encore sous le choc. Et ce n'est pas comme s'ils nous avaient été donnés. Nous avons dû nous battre pour chacun de ces points. Le rythme de la voiture était bon, les stratégies étaient bonnes et les pilotes étaient excellents. Mick a même eu une bonne bataille avec Verstappen en fin de course, ce qui était amusant. Je me suis un peu inquiété qu'il puisse faire quelque chose de stupide dans le dernier virage, mais il ne l'a pas fait. Il a été raisonnable. Au moins, Mick a des points maintenant, et il a fait une très bonne course. Je suis content pour lui.

La première personne que j'ai appelée après la course, c'était Gene, évidemment. Quelqu'un m'a demandé un jour comment Gene Haas exprimait sa joie, et je ne suis toujours pas en mesure de répondre à cette question. C'est vraiment un Californien typique. Il n'est pas très émotif et ne montre rien. Ce n'est pas une critique. Il est ce qu'il est. Au début, j'ai dû essayer de comprendre ce qui faisait vibrer Gene, et c'est l'une des premières choses que j'ai remarquées. Quand je lui ai parlé du résultat d'aujourd'hui, la première chose qu'il m'a dite, c'est : « Alors, quand est-ce qu'on monte sur le podium ? » Je lui ai répondu : « Écoutez, je suis juste content que nous soyons sortis de la merde pour le moment. Un pas après l'autre, Gene ! » Mais il ne plaisantait pas. Gene Haas est un être très concentré et motivé.

Le grand défi maintenant, c'est de voir si nous pouvons maintenir cette forme et marquer des points la semaine prochaine en Autriche. C'est ce que Gene attendra de nous, et moi aussi. Avec en prime une autre Course Sprint. Nous aurons donc deux fois plus de chances de marquer des points. Peut-être que la chance est enfin en train de tourner ? Oh mon Dieu, je l'espère !

Jeudi 7 juillet 2022 – Hôtel, Spielberg, Autriche

21 h 00

C’est un deuxième week-end de course d’affilée, mais tout le monde chez Haas est encore plein d’énergie. Tous les points sont évidemment les bienvenus, mais le fait de marquer avec les deux voitures donne un élan supplémentaire. Les deux côtés du garage ont quelque chose à célébrer, personne n’est donc laissé de côté. Ce serait génial si on pouvait reproduire cela ici. Gene prend l’avion pour la course, alors j’espère que ce sera le cas.

J’ai fait une interview sur Teams tout à l’heure à propos des Courses Sprint. Je sais que tout le monde n’est pas de cet avis, mais j’aime beaucoup ce concept. Les spectateurs veulent voir des courses, alors en avoir une le vendredi, le samedi et le dimanche ne peut qu’être une bonne chose. Les réactions aux Courses Sprint de l’an dernier ont été positives, et celles de la course de cette année l’ont été encore plus. Ma seule suggestion, ce serait de supprimer la FP2 le samedi. C’est inutile. Les ingénieurs l’adorent, mais au bout du compte, ce n’est pas pour eux que nous courons. Nous courons pour les spectateurs, et ils trouvent cela ennuyeux. À la place, pourquoi ne pas faire une deuxième séance de qualification pour le dimanche ? J’en ai déjà parlé à Stefano, et il est d’accord avec moi. Et si ça ne marche pas, il faut revenir en arrière. Il ne faut jamais avoir peur de revenir sur quelque chose s’il le faut. Le plus important, c’est d’oser le changement. Je pense qu’on pourrait faire jusqu’à huit ou dix Courses Sprint par saison. Mais pas plus. Et il faudrait les mélanger un peu. Peut-être les utiliser comme une incitation. Si un promoteur dans l’un des pays fait du bon travail et apporte des sponsors supplémentaires ou autre, récompensez-le avec une Course Sprint. C’est un autre atout que nous devons utiliser à bon escient.

Quoi qu’il en soit, nous avons les qualifications demain, alors je vais me coucher tôt.

Vendredi 8 juillet 2022 – Red Bull Ring, Spielberg, Autriche

14 h 00

J’ai dû me rendre à une réunion de la Commission F1, et quand j’en suis ressorti, le premier tour avait déjà commencé. « Rien à signaler, les gars ? » ai-je demandé. « Non, m’ont-ils répondu. Tout se passe comme prévu. » Tout le monde dans le garage était très détendu, et nos deux pilotes étaient dans les dix premiers. Ces derniers temps, nous avons vraiment eu du mal en FP1, alors je m’attendais à ce que l’atmosphère soit assez frénétique. Je préfère de loin la nouvelle façon de faire !

18 h 00

La qualification a été dans la continuité de la FP1. Tout le monde était très calme et détendu, et, avant que je ne m’en rende compte, nos deux voitures avaient atteint la Q3. Kevin a fini par se qualifier 6e et Mick 7e. Je me suis demandé ce qui se passait. La dernière fois que nous nous sommes retrouvés dans une telle situation, c’était en 2019. C’était presque trop facile. Mais comme je le dis toujours, être mauvais demande beaucoup plus de travail qu’être bon.

Samedi 9 juillet 2022 – Red Bull Ring, Spielberg, Autriche

17 h 00

Quel après-midi ! Et quelle course ! Quel beau spectacle pour les fans. Comme Mick et Kevin risquaient de s'affronter dès le départ, je les ai fait s'asseoir avant la course et leur ai dit clairement que c'est nous qui déciderions qui est le plus rapide, pas eux. Après tout, nous disposerions de toutes les données. Si vous avez deux voitures de la même équipe qui s'affrontent avec trois zones DRS, le pilote de derrière pensera toujours qu'il est plus rapide et sera tout le temps à la radio pour le dire. Si le pilote de derrière n'est plus rapide que sur la ligne droite, il est inutile de le laisser passer, car il ne fera que perdre de l'élan pendant la manœuvre. En revanche, s'il est également plus rapide dans les virages, il est logique de le laisser passer.

C'est exactement ce qui a eu lieu pendant la course, sauf que Mick, qui poursuivait Kevin, était talonné par Lewis Hamilton. Dans cette situation, nous avons dû penser à l'équipe. Mick était peut-être un peu plus rapide que Kevin, mais si nous l'avions laissé passer, Lewis aurait pu dépasser les deux pilotes, ce qui nous aurait coûté des points. C'était difficile à encaisser pour Mick, mais il a dû maintenir sa position, et Hamilton l'a finalement dépassé à deux tours de l'arrivée. Mais il n'a pas réussi à doubler Kevin, en partie grâce à Mick, ce qui fait que Haas repart avec deux points. Le plus malheureux pour Mick, c'est que si nous l'avions laissé tenter de dépasser Kevin, c'est lui qui aurait pu marquer ces points au lieu de rentrer bredouille. Mais Lewis aurait pu les prendre tous les deux, et nous n'en aurions eu qu'un seul. En fin de compte, nous travaillons tous pour Haas F1, et l'équipe sera toujours prioritaire. J'ai expliqué cela à Mick après coup, et il était d'accord. C'est un jeune pilote qui a soif de succès cependant, et s'il n'avait pas été bouleversé, je me serais inquiété.

21 h 00

On peut dire sans risque de se tromper que je ne suis pas la personne préférée des médias allemands de la F1 ce soir. Mais encore une fois, le suis-je jamais ? Mick pourrait gagner le Championnat du monde et ils se plaindraient qu'il n'a pas gagné avec assez de points d'avance. Je comprends qu'ils veuillent qu'il réussisse, mais Mick Schumacher travaille pour Haas, et non l'inverse. Il a droit au soutien de l'équipe, et il l'obtient, mais pas à n'importe quel prix.

Ce qui m'inquiète un peu, c'est l'influence que pourraient avoir les médias allemands sur Mick. Comme vous le savez déjà, il y a une ou deux personnes qui m'en veulent, et si Mick croyait tout ce qu'elles écrivent et disent, il penserait que je souhaite qu'il échoue. Ce n'est évidemment pas le cas, mais il y a des gens qui le croient. À cause de ce qu'il est, Mick est dans une position très difficile, et je ne l'envie pas. La pression de la réussite quand on est un Schumacher doit parfois être paralysante. Cependant, si certains médias allemands n'inventaient pas autant de conneries, Mick et moi aurions plus de facilité à développer une relation, ce qui l'aiderait à progresser. Ce sont eux – et non moi – qui l'empêchent d'avancer.

Bref, assez de conneries. Aujourd'hui, nous avons deux points de plus qu'hier, et demain, nous prenons le départ du Grand Prix à la 7^{e} et à la 9^{e}. Si quelqu'un m'avait annoncé cela à mon arrivée l'autre jour, je lui aurais arraché la main.

Forza Haas !

Dimanche 10 juillet 2022 – Red Bull Ring, Spielberg, Autriche

16 h 00

J’ai cherché Sky Sports Germany après la course, mais je ne les ai pas trouvés. Et pourquoi ? Parce que le pauvre Mick, qui n’est pas soutenu par Günther, a terminé 6e aujourd’hui et a marqué huit points ! Mettez ça dans votre pipe et fumez.

En deux week-ends de course, nous sommes passés d’une bande de branleurs, à la 9e place du Championnat constructeurs, à une bande de bons gars, à la 7e. J’ai même vu Gene sourire, tout à l’heure. Sérieusement ! Je l’ai vu de mes propres yeux. Il a ensuite tout gâché en me demandant quand nous serions sixièmes. J’ai répondu : « Laisse-moi tranquille, Gene ! »

Je commence à rêver à nouveau. À un moment donné en 2018, Kevin a marqué des points dans cinq courses sur six, et Romain en a marqué dans quatre. Quand quelque chose comme ça arrive, toutes sortes de choses commencent à vous trotter dans la tête. Vous savez, les podiums, etc. C’est comme si une nouvelle partie de votre cerveau se mettait en marche. *Merde, je me souviens de ces pensées ! Je peux en avoir d’autres, s’il vous plaît ?* Malgré tous ces rêves, ce que je veux vraiment, c’est que nous puissions construire sur la base de ce que nous avons accompli jusqu’à présent et ne pas revenir en arrière. Si nous y parvenons, je serai un homme heureux.

Mardi 12 juillet 2022 – Castello Steiner, Italie du Nord

10 h 00

De temps en temps, je commence à recevoir des tas de SMS et de messages WhatsApp d'amis qui me disent des choses comme : « Putain, regarde ce qu'ils t'ont fait cette fois-ci ! » Cela signifie toujours la même chose : notre équipe de création a fait quelque chose qui me fait passer pour un branleur. Cela a recommencé hier quand j'ai reçu un message d'un de mes amis qui disait : « Mon Dieu, Tom Cruise s'est laissé aller ! » Je me suis immédiatement dit : *Oh putain. Qu'ont-ils fait cette fois-ci ?* Dans les minutes qui ont suivi, j'ai reçu une dizaine d'autres messages similaires, et enfin, quelqu'un m'a envoyé un lien. Je ne sais pas vraiment comment expliquer ce que j'ai vu. Un nouveau film *Top Gun* sort bientôt, et l'équipe créative a fait une nouvelle version de l'affiche, comme elle l'a fait pour *Grand Th Auto* pour Miami. La photo de Tom Cruise a été remplacée par la mienne, avec une paire de lunettes de soleil aussi cool que lui, et ils ont changé le titre de *Top Gun* en *Top Gunth*. J'espère qu'ils ont mis une photo de ce changement quelque part, parce que ça a l'air assez drôle. Apparemment, la nouvelle a été bien accueillie sur Internet. Stuart a tenu à m'envoyer une réponse sur Instagram qui dit : « Les rédacteurs de contenus de Haas méritent une augmentation de salaire. » Quelle est la prochaine étape ? *Le Gunthfather ? Les Aventuriers du Gunth perdu ? Poltergunth ? Gunthfellas ? La Dolce Günther ?* Au moins, nous savons qu'il y a de la suite dans les idées. Je pense que nous sommes l'une des meilleures équipes pour les activités en ligne. Nos gars sont drôles et savent ce qu'ils font. Ils méritent une augmentation de salaire.

Lundi 18 juillet 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

La saison des bêtises a enfin commencé. Chaque année, à peu près à la même époque, les représentants des pilotes en fin de contrat commencent à contacter les directeurs d'équipe, et le manège recommence. Sans parler des représentants de tous les pilotes qui tentent de revenir en F1 ou d'y arriver pour la première fois. C'est ce qui m'occupe le plus depuis quelques jours, et j'en ai déjà assez ! C'est un mal nécessaire, cependant, car en plus d'être préparé au cas où un pilote décide de partir, vous devez garder vos options ouvertes si vous décidez de changer. Mick est en fin de contrat à la fin de la saison, et très vite, ses gars vont me parler d'une nouvelle signature. Ou pas, selon le cas. Qui sait, il pourrait avoir d'autres idées. Avec Kevin, nous avons un contrat pluriannuel, mais cela ne veut pas dire qu'il est bloqué. Là encore, il pourrait décider de partir, ou nous pourrions décider de changer.

Mick a déjà fait une saison comme rookie et une demi-saison en tant que « deuxième année ». Bien sûr, il est prometteur, mais tant qu'il ne marquera pas régulièrement des points et ne défiera pas Kevin, je ne serai pas satisfait. Je pense qu'il croit qu'il est assez bon pour courir pour une équipe qui joue le Championnat, mais à mon avis, il a encore un long chemin à parcourir pour y parvenir. Il y a 22 courses cette année, et trois ou quatre bonnes performances ne sont pas le ratio qu'une équipe de F1 recherche, surtout si elle veut gagner le Championnat. La F1 est une question de progression, et ce que vous ne pouvez pas faire en tant que directeur d'équipe, c'est vous laisser freiner par quoi que ce soit. C'est la même chose pour Kevin, d'ailleurs. Ce n'est pas parce qu'il a un contrat pluriannuel et qu'il s'en sort plutôt bien qu'il est à l'abri de toute critique. Lui aussi doit être performant à chaque course, et nous ne sommes qu'à la moitié de la saison. Si je n'étais pas vigilant pendant la saison des bêtises, je ne ferais pas mon travail. C'est aussi simple que cela.

L'autre nouvelle, c'est que nous progressons bien avec le nouveau sponsor-titre potentiel. Je ne peux pas en dire plus pour l'instant, mais j'espère que nous aurons signé dans les prochaines semaines. Si c'est le cas, il sera parfait pour Haas, alors croisons les doigts.

J’ai un avion à prendre, quelques jours à passer au Royaume-Uni pour d’autres réunions, sur tout et n’importe quoi, puis un Grand Prix en France. *Au revoir, mes amis.*

Vendredi 22 juillet 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, France

10 h 00

Le temps est magnifique en ce moment. Il n’y a pas un seul nuage dans le ciel. On s’attend à ce que la température de la piste atteigne 60 degrés plus tard, alors je suis content de ne pas être pilote ! Beaucoup de gens m’ont posé des questions sur l’Autriche depuis mon arrivée. Une bonne performance aux essais, Q3 pour les deux voitures en qualifications, des points marqués en Course Sprint, deux voitures dans les points au Grand Prix. Je suppose que c’est une bonne histoire. Quelqu’un m’a demandé si c’était un week-end parfait. Je crois que j’ai répondu « presque ». Peu importe qui vous êtes, la perfection ne s’atteint qu’en gagnant. Ce que je ne cesse de répéter, c’est que l’Autriche et Silverstone n’ont pas été une série de miracles : nous avons une bonne voiture, et tout le monde a fait ce qu’il avait à faire. Nous sommes là où nous sommes parce que nous le méritons. La question qui est maintenant sur toutes les lèvres – les miennes, celles de Gene, celles de l’équipe et celles des médias – est de savoir si nous pouvons nous maintenir à ce niveau. J’espère que oui.

16 h 00

Les essais libres ont été assez solides. Rien d’important à signaler. Pas de problème majeur, c’est l’essentiel, et les deux pilotes sont satisfaits. Il fait chaud, mais ils sont heureux ! C’est exactement le démarrage que nous souhaitions, vraiment. Je me couche tôt.

Samedi 23 juillet 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, France

17 h 00

Jésus-Christ. Dame Chance ne s’est pas contentée de m’abandonner ce week-end. Elle a chié dans mon tiroir à chaussettes avant de partir ! Wow, c’est vraiment frustrant. Kevin s’est qualifié en 8e position en Q2, mais a dû changer de moteur, ce qui signifie qu’il a dépassé le quota de composants de l’unité de puissance et va devoir s’élancer depuis le fond de la grille. Mick n’a pas pu sortir de la Q1 après l’effacement de son meilleur tour pour avoir dépassé les limites de la piste au virage 3, ce qui signifie qu’il s’élancera de la 19e place. Ce qui est ironique, c’est que Kevin s’était déjà qualifié pour la Q3 et n’avait donc pas besoin de repartir, et c’est à ce moment-là que nous avons dû changer le moteur. Mais ce n’est la faute de personne. C’est juste de la malchance. Le côté positif, c’est que la voiture est suffisamment rapide pour nous permettre de monter sur la grille, de nous qualifier sur de bonnes places et même marquer des points. Dame Chance a peut-être disparu ce samedi, mais pas mon optimisme.

Dimanche 24 juillet 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, France

18 h 00

Aujourd’hui, c’était comme hier. Un après-midi de merde, mais pas sans promesses. Kevin était en feu au départ, et il est passé de la 20e place sur la grille à la 12e en un rien de temps. Puis la voiture de sécurité est sortie, et c’est là que tout a basculé. Toutes les voitures, à l’exception de celles de Kevin et de Mick, avaient adopté une stratégie à un seul arrêt, de sorte que lorsque la voiture de sécurité est sortie, elles ont toutes bénéficié d’un arrêt gratuit. Zhou est alors entré en contact avec Mick, qui a fait un tête-à-queue et n’a jamais vraiment récupéré, et Kevin est entré en collision avec Latifi, ce qui a sonné le glas de sa course. Le bon côté des choses ? La voiture a montré une fois de plus qu’elle était rapide. Il ne nous reste plus qu’à nous ressaisir et à espérer que Dame Chance revienne bientôt dans les parages.

Jeudi 28 juillet 2022 – Hôtel, Mogyoród, Hongrie

Je ne sais pas s'il y a des rumeurs qui circulent, mais une fois de plus, j'ai reçu beaucoup d'amour de la part des pilotes et de leurs représentants cette semaine. Curieusement, Gene et moi avons commencé à parler de la situation des pilotes pour l'année prochaine, alors peut-être sont-ils tous médiums ? Mais nous ne pouvons pas encore prendre de décision. Nous voulons donner à Mick autant d'occasions que possible de faire ses preuves, et, pour l'instant, le jury n'a pas encore tranché. Nous devons également savoir qui sera disponible pour la saison prochaine. Pour l'instant, la liste est courte. L'autre raison est d'ordre politique. Il faut faire attention à ne pas se laisser entraîner dans des batailles en cours, et il est donc préférable de rester discrets le plus longtemps possible.

Je pense pouvoir dire maintenant que nous avons un « favori des bookmakers » pour le sponsor-titre. Jusqu'à hier, il y avait encore deux prétendants, mais celui qui semble le plus enthousiaste est revenu vers nous aujourd'hui et a amélioré son offre. Sans vouloir offenser l'autre candidat, il s'agit d'une société américaine (celle que j'ai mentionnée la dernière fois) qui souhaite sérieusement travailler avec nous. Ceci, presque autant que ce que nous avons réalisé avec la voiture cette saison, valide les décisions que nous avons prises. Nous en sommes presque à l'étape des « *heads of terms* », donc c'est assez avancé maintenant.

Vendredi 29 juillet 2022 – Hungaroring, Mogyoród, Hongrie

17 h 00

Je vous présente la plus importante nouvelle de la semaine en F1. Plus importante que tout ce qui se passe chez Mercedes ou Red Bull. Êtes-vous prêts ?

Haas a une mise à niveau !

La Formule 1 peut désormais dormir sur ses deux oreilles. La mise à niveau est arrivée. Elle était initialement prévue pour la France, mais a été repoussée d'une semaine. Seule la voiture de Kevin l'aura ici, mais si les données et tous les chiffres correspondent à ceux de la soufflerie, les deux voitures en seront dotées après la pause estivale.

Quoi qu'il en soit, après les essais d'aujourd'hui, il est clair que nous avons encore du travail à faire, car il y a eu quelques problèmes d'équilibre pendant les essais. Cependant, rien n'a vraiment changé, et Kevin dit que les caractéristiques de la voiture sont plus ou moins les mêmes. Vous voyez, ce n'est pas une solution miracle. Il nous a fallu beaucoup de temps pour apprendre à connaître la voiture, et le processus sera similaire avec la mise à niveau. Mais plus court, espérons-le.

Samedi 30 juillet 2022 – Hungaroring, Mogyoród, Hongrie

10 h 00

Les réactions à la mise à niveau, en dehors de Haas, ont été divertissantes. Nous avons été accusés de copier Ferrari. En fait, selon Stuart, certaines personnes en ligne appellent maintenant notre voiture une Ferrari blanche, ce qui est imaginatif. En fin de compte, il existe trois concepts : celui de Ferrari, celui de Red Bull et celui de Mercedes. Nous sommes proches de Ferrari, donc il est évident que nous allons copier ce concept. Nous avons le même moteur, la même boîte de vitesses, la même suspension. Pourquoi donc copier autre chose ? Et ils gagnent des courses. Ne vous inquiétez pas, je peux supporter les critiques. Il sera intéressant de voir ce qui se passera lors des qualifications. Mais nous gérons nos attentes. Comme je l'ai dit hier, les améliorations ne sont pas une solution miracle.

16 h 00

Les qualifications se sont bien déroulées. Nous sommes bien sortis de la Q1, mais nous n'avons pas eu le rythme nécessaire pour passer de la Q2 à la Q3. Kevin est P13 et Mick P15. Nous nous concentrons maintenant sur la journée de demain. Si nous prenons un bon départ, il n'y a pas de raison que nous ne finissions pas dans les points. Nous sommes ici pour nous battre, et c'est exactement ce que nous ferons demain.

Dimanche 31 juillet 2022 – Hungaroring, Mogyoród, Hongrie

21 h 00

Si je disais ce que je pense vraiment de la FIA, à ce moment précis, je serais suspendu à vie ! OK, par où commencer ? Eh bien, au début de la course, l'aileron avant de Kevin a été endommagé après une petite collision avec Ricciardo. Et je dis bien « petite ». Rien de grave, et surtout rien de dangereux. Ocon prend alors la radio et commence à se plaindre, et avant même que l'on s'en rende compte, Kevin a reçu un drapeau noir et orange (pour voiture dangereuse).

Il avait déjà été convenu avec la FIA que, dans des situations comme celle-ci, elle appellerait d'abord l'équipe et lui demanderait son avis. Après tout, les voitures subissent des dommages en permanence pendant les courses, et les personnes les mieux placées pour connaître l'étendue de ces dommages sont les équipes. S'ils nous avaient appelés comme ils en avaient convenu, nous leur aurions dit que les dommages causés à l'aileron de Kevin étaient négligeables et qu'il pouvait continuer à rouler en toute sécurité. Pas seulement pour lui, mais pour tout le monde. S'ils n'avaient pas été d'accord, nous aurions eu une discussion à ce sujet et décidé que j'avais raison. Le fait est qu'au lieu de nous appeler et de nous demander notre avis, ils ont fait le jeu d'Ocon et ont simplement montré le putain de drapeau à Kevin.

Le règlement dispose que lorsqu'un pilote reçoit un drapeau noir et orange, il doit rentrer la prochaine fois qu'il passe par les stands, et lorsque Kevin est revenu dans la course après son changement d'aileron, il était en queue de peloton. Si nous avions retardé l'arrêt et essayé de contacter la direction de course, Kevin aurait été disqualifié. Nous n'avions donc pas le choix. Nous avons dû attendre jusqu'à la fin de la course.

Lorsque j'ai appelé la direction de course, le moment venu, elle a nié avoir eu connaissance de l'accord. « Mais j'ai la foutue lettre ! leur ai-je dit. La lettre que vous avez signée ! » Je leur en envoie une copie demain. Le type a ensuite essayé de me dire qu'il pensait que l'aileron allait tomber, ce

qui est vraiment une connerie. Nous savons comment il est conçu, et la raison pour laquelle je sais qu'il ne serait pas tombé, c'est qu'il est recouvert de Zylon, et que le Zylon ne se casse pas. Nous aurions évidemment changé l'aileron, parce que nous perdions de l'adhérence, mais au bon moment pour nous. Pas pour Ocon ! Même un tour de plus nous aurait fait gagner au moins dix secondes, parce que c'était sous la voiture de sécurité virtuelle. Kevin était bien P13 quand cela s'est produit, et il avait donc de bonnes chances d'entrer dans les points. Dame Chance a manifestement une liaison avec ces gens-là.

Nous avons déjà quelques antécédents en la matière. Au Canada, lorsque Kevin est entré en contact avec Hamilton, il a reçu un drapeau noir et orange pour ce qui n'était qu'une éraflure sur son aileron avant. Comme cette fois-ci, il a été contraint de rentrer au stand plus tôt que prévu, ce qui a perturbé notre stratégie. L'année dernière, à Djeddah, Hamilton a remporté la course avec seulement la moitié d'un aileron avant ! Où est la cohérence ? Vous savez, je suis vraiment déçu. Il faut que ça change.

Quoi qu'il en soit, que puis-je vous dire d'autre ? Nous avons vécu un cauchemar avec les pneus lors de cette course. Kevin est passé à un composé dur lorsqu'il a changé d'aileron avant au stand, et, à cause des drapeaux bleus qui ont suivi, il n'a jamais pu les faire fonctionner. Mick a eu le même problème. Il a terminé P14 et Kevin P16. Ce n'est pas la façon dont je voulais aborder la pause estivale, mais que peut-on faire ? On ne peut pas légiférer pour ce genre de choses. Nous avons un mois de repos maintenant. Un mois de repos pour se ressaisir et revenir en force. Mais où ai-je donc déjà entendu cela ?

TRÊVE ESTIVALE

Samedi 6 août 2022 – Un endroit agréable en Toscane

Petite mise à jour du pays des Günther. J'ai pris le soleil en Toscane avec Gertie et Greta. Ce n'est pas souvent que je l'admets, mais j'étais assez fatigué après la Hongrie et j'avais envie d'une pause. Il n'y a pas que la partie physique. La partie mentale est tout aussi accaparante, et quelques jours sans aucune activité, c'est exactement ce que le psychiatre avait ordonné. Quoi qu'il en soit, je reprendrai le travail dans les prochains jours, et nous nous retrouverons à ce moment-là.

Lundi 15 août 2022 – Castello Steiner, Italie du Nord

Même si j'aime être en vacances avec ma famille, j'aimerais que les vacances d'été ne soient pas aussi longues. On peut avoir trop d'une bonne chose, vous savez. Je comprends pourquoi d'autres le font, mais ce n'est pas pour moi. Heureusement, à la fin de la semaine dernière, Stuart m'a appelé et m'a demandé de passer un entretien mercredi, auquel je devrais peut-être me préparer un peu. Ou au moins réfléchir. D'habitude, je ne le fais jamais pour les entretiens. Il s'agit donc d'un changement. Apparemment, ils veulent parler de beaucoup de choses, notamment des infrastructures, de la durabilité, de la concurrence, du financement et de l'inclusion. J'ai dit à Stuart : « Qu'est-ce qu'ils veulent, un discours sur l'état de l'Union ? » « En gros, oui », a-t-il répondu. Alors je me suis dit : *Tant que j'y suis, à réfléchir à ce que je vais dire, pourquoi ne pas le mettre ici ?* Vous n'allez pas me dire que vous n'en mourez pas d'envie ? De connaître le monde selon Günther Steiner ? Eh bien, c'est ce que je vais vous offrir. Allez, il reste près de deux semaines avant la prochaine course. Cela va nous aider à passer le temps.

En raison de la croissance de la F1 au cours des dernières années et de la manière dont elle s'engage désormais avec les fans et les médias, les questions et les conversations sur des sujets tels que l'avenir du sport, sa structure, sa durabilité, son financement, la concurrence, les réglementations et les pressions environnementales sont devenues quotidiennes. Personnellement, cela me convient parfaitement, car ce sont des conversations que nous devrions avoir régulièrement. Elles ont également aidé le sport à développer une conscience, ce qu'il n'avait pas vraiment auparavant. Sans parler de la conscience de soi. Il n'est plus nécessaire de mettre en lumière ce que fait la F1, car elle le fait elle-même. Bien sûr, ce n'est pas parfait, mais des choses comme la durabilité et le respect de l'environnement font désormais partie de la culture du sport, alors qu'auparavant, je pense que c'était purement symbolique. En d'autres termes, il s'agissait de cocher une case. Faites-le parce que vous devez le faire. En tant que sport mondial majeur, nous avons la responsabilité de

montrer la voie sur des questions comme celles-ci, et, en général, je pense que nous faisons du bon travail.

Qu'est-ce que tu dis ? Démontre-le, Günther, espèce d'imbécile. D'accord, je vais essayer.

En ce qui concerne l'avenir du sport, je dirais que la F1 s'est placée dans une bonne position, à moyen et long terme, en s'engageant auprès des jeunes fans. Tant qu'elle continuera à le faire, tout devrait bien se passer. Je ne connais pas les chiffres exacts, mais la différence entre un spectateur moyen de F1 en 2001, date à laquelle j'ai commencé à pratiquer ce sport, et en 2022 est significative. Tout d'abord, ils sont beaucoup plus nombreux ! C'est certain. Mais ils sont aussi beaucoup plus jeunes aujourd'hui, et il y a également beaucoup plus de femmes aux courses qu'auparavant. Tout cela est positif.

La seule chose que la F1 doit faire pour assurer son avenir, à moyen et long terme, est de stabiliser et d'affiner ce qui a déjà été réalisé. La croissance de ces dernières années a été folle, et je suis sûr qu'il doit être tentant pour les dirigeants de la laisser continuer. Après tout, la F1 est une entreprise commerciale, et lorsqu'une entreprise commerciale connaît une telle croissance, on ne veut pas qu'elle s'arrête. Le sport lui-même doit suivre cette croissance, et il ne peut le faire qu'en prenant du recul, en évaluant ce qui s'est passé et en apportant de petits changements là où c'est nécessaire. C'est ce que la F1 est parvenue à faire ces dernières années. Après tout, soigner les moindres détails a toujours été un élément fondamental de notre activité, alors pourquoi ne pas le faire pour tout ?

Ce qu'il y a de bien, c'est que le dialogue entre les équipes, la F1, la FIA et tous ceux qui ont un intérêt dans le sport est permanent, donc tant que cela continue, je pense que tout devrait bien se passer. De nos jours, il n'y a aucune excuse pour ne pas communiquer avec les gens. Ce n'est plus comme autrefois, quand personne n'avait de téléphone portable ou même d'ordinateur. Tout le monde pouvait se contenter d'ignorer les autres, en ayant une bonne excuse. Aujourd'hui, avoir un téléphone portable peut parfois devenir un peu intrusif. Je comprends cela. Mais il y a beaucoup d'avantages à en avoir un, et le principal, c'est de pouvoir transmettre un message à une personne, ou même à plusieurs millions de personnes, en

quelques secondes. En ce qui concerne la communication au sein de Haas, il y a trois étapes : on discute, on décide que j'ai raison et on continue.

Le financement est un sujet sur lequel on me pose beaucoup de questions ces jours-ci, et plus particulièrement depuis la débandade avec Uralkali. Cela a toujours été un sujet brûlant en F1, à cause de tout l'argent qui circule dans ce sport. L'inconvénient, c'est que beaucoup de fausses informations circulent, ce qui peut entraîner des problèmes. L'une des choses les plus amusantes que j'ai trouvées sur Internet concerne le salaire supposé des pilotes. Il s'agit en grande partie de suppositions, comme c'est le cas pour beaucoup d'autres conneries que j'ai lues. L'avantage, c'est qu'il y a maintenant beaucoup de contenu de très bonne qualité disponible sur la F1, alors ça compense. Regardez l'homme qui se moque de moi sur Twitter. Pouvez-vous imaginer un monde sans lui ? Moi, je ne peux pas.

En ce qui concerne le financement, la situation est très bonne. La demande de F1 est très forte en ce moment, et là où il y a de la demande, il y a de l'argent. L'intérêt que nous avons reçu en tant qu'équipe cette saison, non seulement de la part de sponsors potentiels, mais aussi de personnes voulant investir dans ce sport, a été incroyable. Je ne peux pas parler pour la F1 dans son ensemble, bien sûr, mais si nous suscitons beaucoup d'intérêt, vous pouvez probablement deviner que les autres en font autant.

La bonne position financière est aussi due à la réduction des budgets. Le résultat a été atteint en seulement trois ans (depuis le dernier accord commercial), ce qui est une véritable prouesse. Les grandes équipes n'ont évidemment pas apprécié, mais que peut-on faire ? Si une équipe est privée d'un avantage, elle va forcément faire du bruit. Non seulement à cause de l'avantage qui lui est retiré, mais aussi à cause de la restructuration qu'elle doit effectuer. Ses membres doivent juste être meilleurs, c'est tout.

Auparavant, l'équipe disposant du plus gros budget remportait presque toujours les deux championnats. Aujourd'hui, l'accent est mis sur le talent. Le talent et la gestion efficace de l'argent dont vous disposez. Vous vous souvenez de ce que j'ai dit avant le Grand Prix de Monaco à propos de Christian (Horner) qui se plaignait des dépenses ? Il s'avère que la raison pour laquelle ils voulaient augmenter le budget, c'est qu'ils l'avaient dépassé. Maudite soit l'équité. Elle fait parfois des ravages !

Je suppose que cela s’inscrit dans le cadre du financement, mais une question que l’on me pose souvent ces jours-ci est de savoir si nous devrions ou non avoir plus d’équipes dans le paddock. La raison pour laquelle on me la pose, c’est que Michael Andretti parle depuis longtemps d’engager une équipe, et il est juste de dire que certains de ses commentaires n’ont pas été très constructifs ces derniers temps. D’après mon expérience, si vous voulez investir dans une organisation qui a déjà du succès, vous devez essayer d’établir une bonne relation avec tout le monde, tout en disant aux gens au sommet ce que vous pouvez apporter à l’édifice. Cela semble être la façon la plus sensée de procéder. Même si votre investissement n’est pas accepté immédiatement, la meilleure façon d’avancer serait certainement de comprendre la raison de ce refus et de revenir avec une meilleure offre. La F1 était déjà dans une bonne situation lorsque Michael a commencé à parler de cela, mais elle se porte encore mieux aujourd’hui. En d’autres termes, il s’agit d’un marché de vendeurs.

De mon point de vue, si quelqu’un prouve qu’il peut contribuer à augmenter les revenus de notre sport d’au moins 5 %, alors pourquoi pas ? Mais si quelqu’un veut simplement venir parce que nous nous portons bien, alors non, allez vous faire voir. Vous devez apporter quelque chose à la table, autre que votre simple présence. La F1 en est manifestement très consciente, et c’est probablement la raison pour laquelle les candidatures soumises récemment n’ont pas été retenues.

Lorsque Gene Haas a pris le risque de créer une équipe avec moi en 2014, la F1 était dans une situation très différente. Elle n’était pas en mauvaise posture, mais elle était loin d’être aussi populaire qu’aujourd’hui. Au fil des ans, il a investi plusieurs millions de dollars dans l’équipe et dans le sport, parfois pendant des périodes assez incertaines. Pardon, très incertaines ! Pourquoi voudrait-il que cet investissement soit dilué par la présence d’une autre sur la grille de départ si celle-ci ne va pas améliorer les choses ? En 2015, vous pouviez acheter l’écurie Manor F1 pour une livre sterling, mais personne ne voulait le faire. Aujourd’hui, le prix de départ d’une écurie de F1 existante doit être d’environ un demi-milliard de dollars. Il n’est donc pas étonnant que tout le monde veuille aller en F1. Mais où étaient tous ces investisseurs il y a sept ans ?

Bien que je ne sois pas opposé à l'arrivée d'une nouvelle équipe en F1 – ou de nouvelles équipes, d'ailleurs –, je pense que la situation actuelle est plutôt bonne. À quand remonte la dernière fois que la F1 comptait dix équipes stables sur la grille ? Je ne me souviens pas que cela ait jamais été le cas. La meilleure façon d'entrer en F1 à l'heure actuelle serait donc d'acheter l'une des équipes existantes. Tout est à vendre. Tout dépend du prix.

Mardi 16 août 2022 – Castello Steiner, Italie du Nord

Depuis les débuts de Haas F1 Team, les relations que j'ai avec nos sponsors sont en général très bonnes. Mais c'est comme pour tout, plus vous en apprenez sur les personnes et l'entreprise qui vous sponsorise, plus les choses peuvent s'améliorer. Plusieurs de nos sponsors me demandent parfois d'aller dans leurs bureaux et de dire des conneries, et je suis toujours heureux de le faire. Je ne sais pas pourquoi ils me le demandent, mais ils continuent à le faire. Je ne prends jamais de notes et n'élabore jamais de scénario. Comme je l'ai fait lorsque Gene et moi avons demandé la licence, je me contente de quelques points, j'y vais et je commence à parler. Je ne m'arrête pas toujours, mais au moins, je fais ce qu'on me demande.

Tout comme la F1, ma façon de réaliser des présentations et des discours, qui consistait à voler de mes propres ailes le plus longtemps possible, sans notes, a quelque peu évolué, et j'ai même dû procéder à quelques changements. Permettez-moi de vous donner un petit exemple.

Il y a quelque temps, l'un de nos sponsors m'a demandé si j'accepterais de faire une présentation de quarante-cinq minutes à son personnel. Je lui ai répondu : « Bien sûr ! J'en serais ravi. » On m'a alors envoyé quatre points qu'on voulait que j'aborde lors de l'exposé, et que j'ai oublié de lire. Le lendemain, environ une heure avant le début de l'exposé, j'ai reçu un courriel de leur part me demandant mes diapositives.

— Mes quoi ?

— Vos diapositives, Günther. Pour votre présentation. Sur le développement durable.

— Sur quoi ? Oh, merde !

Lorsque les gens me demandent de parler pendant quarante-cinq minutes, je tiens généralement une heure quarante-cinq, à condition qu'ils me laissent raconter mes conneries habituelles. C'est ce en quoi j'excelle, surtout si on m'a prévenu suffisamment à l'avance pour que je puisse organiser mon propre festival. Ce que je n'aime pas trop, c'est qu'on me

donne des sujets précis. Surtout si je n’ai pas lu le putain de courriel qui m’en parle.

J’ai appelé le sponsor et lui ai dit :

— Les gars, je pense que nous avons un problème. Je crains de ne pas m’être bien préparé, ça veut dire que je suis prêt à échouer.

— Pas de problème. Nous demanderons à quelqu’un de vous poser des questions, et nous transformerons l’exposé en discussion.

Ils ont créé un monstre en faisant cela, parce qu’il n’y a qu’une seule situation où je peux parler plus que si je suis seul : quand je suis avec quelqu’un qui me pose des questions. Heureusement, la personne qui m’interrogeait savait quand s’arrêter, et ils s’en sont tirés avec environ une heure. Ouf !

Cette petite histoire m’amène à aborder le sujet du développement durable. Depuis cette conférence, je suis devenu un expert en la matière. Pour être sérieux, c’est un sujet auquel nous devons tous penser de nos jours. Comme l’inclusion, le développement durable et l’environnement font désormais partie de notre quotidien et sont toujours à prendre en considération.

Tout commence par l’individu. J’ai commencé à prendre conscience de mes propres actions, et je continue à essayer de m’améliorer. On ne peut pas faire plus. Et il ne s’agit pas d’une connerie *corporate* qui m’a été servie par Stuart. C’est vraiment ce qui se passe en ce moment. Le fait d’avoir une fille adolescente aide. Pour les jeunes, ce genre de choses est une seconde nature, de nos jours, et heureusement, ils montrent l’exemple.

La F1 doit en faire autant. Chez Haas, nous prenons l’environnement et le développement durable très au sérieux. Je n’ai plus le choix, maintenant que je suis un expert ! Nous travaillons à l’obtention de notre accréditation environnementale trois étoiles par la FIA, comme marque de reconnaissance de tout ce que nous faisons dans ce domaine. Je pense que toutes les équipes sont désormais dans le même cas. Et même tous les circuits.

Prenons l’exemple du fret. Il y a quelque temps, nous avons commencé à étudier différentes méthodes de transport de notre matériel à travers le monde. Nous nous sommes rapidement rendu compte qu’au lieu de tout

empiler dans des avions-cargos, nous devrions envisager de l’envoyer par voie maritime. Il s’est avéré que le fret maritime est non seulement plus respectueux de l’environnement que l'aérien, mais également moins cher, et le fait d’investir moins en amont nous permet de dépenser plus en aval.

L’idée est de faire en sorte que le sport arrive à une empreinte carbone nette de zéro, d’ici 2030. Ce ne sera pas facile, mais toutes les équipes et tous les circuits du calendrier travaillent dans le même sens, et si l’un d’entre eux ne fait pas ce qu’il faut, tout le monde le saura. C’est ce que je veux dire quand je dis que cela fait partie de notre culture. De plus, vous pouvez parier votre argent sur le fait qu’il y aura de la concurrence. Mercedes ne voudra pas être dépassée par Red Bull et Ferrari, et vice versa. C’est une situation parfaite. Certainement en termes d’exemplarité. Pensez-y. En demandant à dix équipes de Formule 1 d’atteindre une empreinte carbone nette de zéro, vous lancez en fait une course que toutes ces équipes veulent remporter. Celle qui gagnera aura le droit de se vanter et bénéficiera d’une très bonne image de marque. Et il n’y a rien de mal à cela, d’ailleurs.

L’initiative « net zéro » comprend également des changements au niveau des voitures. D’ici 2026, 50 % des unités de puissance seront alimentées par un moteur à combustion thermique et 50 % par l’électricité. Les voitures auront moins d’appui aérodynamique, mais tout le monde sera logé à la même enseigne. Parfois, il faut s’adapter, et la F1 est très douée pour cela. En tout cas, du point de vue de la technologie.

Il sera intéressant de voir comment cela affectera la Formule électrique. Plus la F1 se rapprochera de la neutralité carbone, moins il sera nécessaire d’avoir recours à quelque chose comme la Formule E. Je peux me tromper, bien sûr. Je pense que la Formule E a fait du bon travail en sensibilisant les gens aux défis auxquels nous sommes confrontés. A-t-elle un avenir ? La F1 est à un niveau où elle est presque intouchable. C’est un sport tellement important. Par ailleurs, nous ne savons pas encore si l’électricité sera la solution sur le long terme. Elle en fera certainement partie, mais de nombreuses technologies sont développées en ce moment (dont beaucoup au sein de la F1), et mettre tous ses œufs dans un seul panier technologique n’est pas raisonnable, à mon avis.

Il y a aussi beaucoup de va-et-vient en Formule E. Audi quitte la FE pour venir en F1. C’est un signal fort. Enfin, et je suis désolé de retourner le

couteau dans la plaie, les voitures de la FE font un bruit de machine à coudre, et les pneus un bruit de baskets, ce qui me met les nerfs en pelote ! Avec un peu de chance, je me trompe complètement, et, dans dix ans, je serai au chômage. Je ferai comme si je n'avais rien dit.

L'inclusion des circuits dans le programme de neutralité carbone a été une décision importante, je pense. Bien sûr, les équipes sont là toute l'année, mais pensez à ce qu'implique l'organisation d'un Grand Prix et la présence de trois ou quatre cent mille personnes sur votre circuit pendant le week-end. Pensez à la logistique que cela nécessite. Sans parler de choses comme le recyclage.

La motivation derrière tout ce que je viens de mentionner, en plus de la réduction de nos émissions, du recyclage et de la limitation des déchets, c'est aussi l'idée, du point de vue du spectateur, que « si la F1 le fait, je devrais le faire aussi ». Même les vieux idiots comme moi peuvent prendre conscience de ce genre de choses. Ces jours-ci, j'essaie de ne pas acheter d'eau dans des bouteilles en plastique, et lorsque je vais chez Walmart en short et sandales, l'air ébouriffé, je m'assure de ne pas utiliser de sacs en plastique. Si j'ai pris conscience de ce problème, c'est principalement en raison de ce qui s'est passé dans notre sport. Ce n'est plus un sujet de discussion. Cela fait partie de ce que nous sommes et de ce que nous faisons.

Je voudrais maintenant parler de l'inclusion, qui est un autre sujet important en ce moment. J'ai dit tout à l'heure que les réductions budgétaires nous obligeraient à nous concentrer davantage sur le talent plutôt que sur l'argent. Je pense que cela devrait être le cas pour tout le monde. La F1 a la réputation d'être assez élitiste, et c'est quelque chose qui doit changer, à mon avis. Non seulement du point de vue de l'inclusion, mais aussi du point de vue du talent. Après tout, plus il y aura de gens qui participeront au sport auto de base, plus nous aurons de chances de trouver les prochains Lewis Hamilton ou Max Verstappen. Mais c'est un dilemme. Tout d'abord, le sport auto, quel que soit le niveau, est une activité coûteuse, et il est impossible d'échapper à cet enjeu. Ce n'est pas comme le football, où il suffit d'un ballon. De plus, comme ce sport est très populaire en ce moment, il pourrait y avoir un risque de surpopulation. Comme d'habitude, il s'agit de trouver un équilibre. Le public veut participer, nous

voulons découvrir de nouveaux talents, mais qui va payer ? C'est toujours la même histoire. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais des initiatives sont mises en place dans le monde entier pour rendre le karting plus accessible. Je suis en fait assez optimiste, et je crois que si nous ouvrons un peu plus ce sport, si quelqu'un a le talent et la volonté, il pourra se lancer dans l'aventure. Je suis peut-être naïf, mais c'est ce que je pense.

La question la plus fréquente que l'on me pose à propos de l'inclusion est la suivante : pourquoi n'y a-t-il pas plus de personnes de couleur et de femmes en F1 ? Pour l'instant, je réponds qu'il n'y en a tout simplement pas, ce qui est vrai. Comme pour les jeunes pilotes, la F1 (et le sport auto en général, je pense) doit faire, et fait déjà plus pour changer la perception des gens sur qui peut travailler dans le sport auto. Et, plus important encore, qui nous voulons voir travailler dans le sport auto. Dès que des femmes ou des personnes de couleur travaillent ici, personne ne les regarde différemment, donc le problème n'est pas à l'intérieur. Comme je l'ai dit, tout est une question de perception. Mais c'est au sport auto de résoudre ce problème. Ne vous y trompez pas.

En tant qu'équipe, nous n'avons jamais donné ou refusé de donner un emploi à quelqu'un en raison de la couleur de sa peau ou de son sexe. Peu importe qui vous êtes. Si vous êtes assez bon et qu'il y a un poste disponible dans notre équipe, vous aurez toujours une chance avec moi. Je ne peux pas croire que nous devions encore avoir ces conversations, car je ne connais personne dans notre sport qui pense différemment. La F1, en tant que sport et en tant qu'industrie, veut toujours les meilleurs éléments disponibles. C'est là que ça commence, et c'est là que ça s'arrête avec nous. La question est de savoir ce que nous pouvons faire à ce sujet. Outre modifier la perception des gens, nous devrions peut-être cibler davantage les minorités. Cela fait désormais partie de notre culture, et je suis convaincu que les choses s'amélioreront avec le temps.

Stuart va piquer une crise quand il lira ce qui suit, mais en 2023, il y aura un Grand Prix au Qatar, comme en 2021, et j'ai un avis sur la question. Je vous promets qu'il va transpirer comme un cochon dans une usine de saucisses !

Mon opinion s'est réellement formée lorsque j'ai appris que nous allions courir en Arabie saoudite. Elle était alors basée sur ce que j'avais entendu et

lu dans les médias, et j'ai décidé de faire mes propres recherches. J'ai fini par parler à des gens que je connaissais en Arabie saoudite et dans d'autres pays arabes. Ils m'ont tous dit que des événements comme la F1 aideront des pays comme l'Arabie saoudite et le Qatar à progresser et à opérer des changements importants. Que les problèmes qu'ils rencontrent sont liés aux générations plus âgées, et que les choses ne peuvent pas changer comme ça. C'est une des raisons pour lesquelles nous devons montrer l'exemple et faire la course dans ces pays. Et je ne dis pas que nous devons leur faire adopter toutes les conneries occidentales. Qui voudrait cela ? Nous ne sommes pas parfaits. Ils apprennent de nous, et nous apprenons d'eux. Et si nous ne sommes pas d'accord avec certaines de leurs croyances et de leurs lois, essayons de faire quelque chose pour les changer. La Formule 1 est un sport mondial, et nous devons être prudents lorsque nous choisissons d'ignorer des pays en raison de certaines croyances. Ne changez rien et rien ne changera.

Il y a quelques semaines, j'ai eu une discussion à ce sujet avec un ami qui m'a fait remarquer que l'homosexualité était illégale au Qatar. « D'accord, ai-je répondu. Mais le sera-t-elle toujours ? Par ailleurs, la visite d'un sport favorable à l'intégration, comme la F1, pourrait-elle contribuer à changer les choses ? » Cela ne fera certainement pas de mal. Et n'oublions pas certaines attitudes à l'égard des personnes LGBTQIA+ dans les pays où nous organisons déjà des courses. Prenons l'exemple de la Hongrie. Elle fait partie de l'OTAN et de l'Union européenne, mais les couples de même genre ne bénéficient pas des mêmes droits que les couples hétérosexuels. Les choses ne sont pas parfaites, mais la situation s'est améliorée. Certes, nous ne sommes pas responsables de cette amélioration, mais je préfère être aux côtés des peuples de Hongrie, du Qatar et d'Arabie saoudite qui s'éloignent lentement de ce type de préjugés plutôt que de rester à l'écart et de les désapprouver.

Un de mes amis est un ancien journaliste de F1 et chef des relations publiques de McLaren et Aston Martin, Matt Bishop. Il est homosexuel et pense qu'il vaut mieux se rendre dans ces pays et participer au changement, plutôt que les boycotter. C'est courageux de sa part. Surtout dans un pays où il est illégal d'être homosexuel. Mais c'est la bonne chose à faire, et je

suis sûr que tout le monde en F1 est aux côtés de Matt et de la communauté LGBTQIA+.

LA SAISON REPREND

Vendredi 26 août 2022 – Circuit de Spa-Francorchamps, Belgique

11 h 00

Je crains que les offices du tourisme belges ne soient pas aussi contents de moi que l'a été celui de Bakou, car, pour être honnête avec vous, je n'ai vraiment pas envie d'être ici en ce moment. Spa est une piste rapide où il faut une faible traînée, et, malheureusement, notre voiture n'est pas adaptée. Elle est aéro-dynamiquement inefficace, et nous n'aurons tout simplement pas le rythme. Mais on ne sait jamais. Tout peut arriver dans ce sport.

18 h 00

Eh bien, c'était tout sauf amusant. Mick s'élancera de l'arrière de la grille de départ en raison d'une pénalité pour avoir dépassé le quota de composants de l'unité de puissance. Malgré cela, il est resté positif et professionnel tout au long de la séance, et je n'aurais pas pu lui demander plus. Kevin a été victime d'un problème de système haute tension, ce qui l'a obligé à se garer à la sortie de La Source avant qu'un drapeau rouge nous permette de récupérer la voiture. La FP2 s'est déroulée sans incident, et il a terminé la séance en P17. Bon, je vais prendre un verre de vin.

Samedi 27 août 2022 – Circuit de Spa-Francorchamps, Belgique

18 h 00

Jésus-Christ. Nous avons eu de la chance aujourd’hui ! Kevin s’est qualifié en 18e position lors de la Q1, mais en raison d’autres pénalités appliquées après les qualifications, il prendra le départ de la course en 12e place. Mick a quant à lui réussi à passer en Q2, et, s’il n’avait pas été pénalisé, il serait parti en 15e position. Pour revenir à la réalité, Kevin n’aura pas le rythme nécessaire pour conserver sa position, et, sauf miracle, il finira bien plus bas. Si j’étais un parieur, je dirais que Kevin finira 16e et Mick 18e. Je suis optimiste, mais aussi réaliste. Ce n’est tout simplement pas un bon circuit pour nous.

Dimanche 28 août 2022 – Circuit de Spa-Francorchamps, Belgique

7 h 00

Un de moins ! Kevin a terminé 16e, comme Mystic Günther l'avait prédit, mais Mick s'est classé 17e. Dans ces conditions, Mick s'est bien comporté. Je suis toujours déçu du résultat, mais seulement parce que nous n'avons pas été compétitifs. Cela me rappelle la saison dernière. Sur une note positive, les gars au Royaume-Uni travaillent déjà sur un package qui nous permettra, je l'espère, d'être efficaces l'année prochaine. Quoi qu'il en soit, nous essaierons de nous rattraper la semaine prochaine à Zandvoort. Notre voiture devrait être mieux adaptée à ce circuit, et, avec un peu de chance, ce pourrait être une autre Autriche ou Silverstone. Je suis content de n'avoir à attendre qu'une semaine. J'ai besoin d'exorciser cette course de mon esprit !

Mardi 30 août 2022 – Castello Steiner, Italie du Nord

20 h 00

La journée d’aujourd’hui a été l’une des plus difficiles que j’ai vécues depuis plus de dix ans. J’espère que vous aurez pitié de moi quand je vous raconterai. En gros, Netflix s’est pointé et m’a emmené chez Mattia. Il vient d’acheter un vignoble, et Netflix a pensé que ce serait une bonne idée qu’il me fasse visiter les lieux, puis qu’on déguste du vin ensemble en faisant semblant de savoir de quoi on parle, qu’on mange, puis qu’on s’assoie et qu’on parle de conneries. J'ai répondu : « Tu as de la chance. Nous sommes bons dans tous ces domaines. » Quand ce sera prêt, j’achèterai une caisse de vin de Mattia, j’y collerai un badge Haas et je l’enverrai à Andreas Seidl, chez McLaren, avec une carte disant : « Fabriqué à partir de raisins amers – votre préféré ».

Après avoir mangé, bu et parlé de conneries chez Mattia, nous sommes allés dans un vignoble près de chez moi et avons refait exactement la même chose ! Mais quelle journée ! Vous devez pleurer à chaudes larmes ! Priez pour Günther !

Jeudi 1er septembre 2022 – Circuit de Zandvoort, Pays-Bas

14 h 00

C’est ce que nous voulons ! Beaucoup de virages à vitesse moyenne ou élevée, peu de virages à faible vitesse, et pas de lignes droites ridiculement longues. Rien n’est garanti, mais nous savons au moins que nous avons une chance d’être compétitifs. Cette course pourrait en fait être le milieu d’un sandwich de merde pour nous, car la course qui suit est Monza, qui risque d’être tout aussi mauvaise que Spa.

Ce qu’ils ont fait à Zandvoort ces dernières années est prodigieux. Croyez-moi, c’est une véritable métamorphose ! Bien qu’assez légendaire, Zandvoort avait acquis la réputation d’être un circuit à l’ancienne que l’on ne visitait probablement pas, à moins d’y être obligé. Dans les années 1970 et 1980, il était extraordinaire. Je me souviens l’avoir vu à la télévision quand j’étais enfant. Il fallait rouler le long d’une plage pour y accéder, pour l’amour du ciel ! Je me souviens avoir pensé : *Wow, c’est vraiment cool !* Malheureusement, il est resté là – dans les années 1970 et 1980 –, et le dernier Grand Prix à avoir eu lieu ici avant l’année dernière remonte à 1985.

Au lieu de créer un circuit entièrement nouveau, ils ont modernisé ce qui existait déjà et, ce faisant, réussi à conserver une grande partie de son caractère original. C’est également très axé sur le développement durable, surtout en ce qui concerne le transport. Aujourd’hui, au lieu d’aller à Zandvoort en voiture, le long de la plage, il faut soit faire du vélo, soit prendre un train à Amsterdam et marcher ensuite. Je ne connais aucun autre circuit qui fonctionne de la sorte. Je pense que la fréquentation sera d’environ 350 000 personnes ce week-end, et la seule raison pour laquelle elle n’est pas plus élevée, c’est le manque d’espace.

La modernisation des circuits classiques comme Zandvoort se heurte souvent à de nombreuses résistances, notamment parce que l’on suppose que la piste devra elle aussi être modifiée. Pour autant que je sache, la seule chose qu’ils ont faite à Zandvoort pour l’adapter aux normes de la F1, c’est

d’ajouter quelques virages ici et là, mais à part cela, c’est la même piste qu’ils utilisent depuis 1999.

Vendredi 2 septembre 2022 – Circuit de Zandvoort, Pays-Bas

10 h 00

Hier soir, je suis allé manger, et deux Américains de New York m'ont abordé.

— Hé, Günther ! Pourrions-nous prendre un selfie avec vous ?

— Bien sûr, les gars, ai-je répondu. J'en déduis que vous êtes ici pour le Grand Prix ?

— Nous sommes là pour le sexe et la drogue !

Au moins, ils étaient honnêtes.

17 h 00

La journée n'a pas été mauvaise. La FP1 a été productive pour les deux pilotes, avec beaucoup de tours. C'était particulièrement bon pour Kevin, car il s'agit de sa première fois à Zandvoort dans une F1. Nous n'avons pas tout à fait reproduit cette forme lors de la FP2, mais nous avons pu effectuer un tour d'horizon de toutes les combinaisons de pneus. Il y a encore du travail à faire, comme toujours, mais c'est un bon début de week-end.

OK, Mattia et moi allons retrouver ces deux New-Yorkais !

Samedi 3 septembre 2022 – Circuit de Zandvoort, Pays-Bas

10 h 00

Jésus-Christ. Je n'arrive pas à savoir quels sont les fans les plus fous, les Australiens ou les Néerlandais. Vu le bruit qu'ils faisaient quand j'ai quitté le circuit hier soir, et le nombre de zombies qui se traînaient sur le circuit ce matin, je dirais les seconds. Tout à l'heure, un gars était allongé sur l'herbe à l'extérieur du paddock, à plat ventre. Au moins, ils s'amusent tous.

Drive to Survive doit être très populaire ici, car je reçois beaucoup de commentaires. En fait, de quoi je parle ? Le champion du monde est Néerlandais, putain ! Hier, un groupe de gars m'a crié : « Hé, Günther, on a l'air d'une bande de branleurs. » J'ai répondu : « C'est vrai que vous avez l'air d'une bande de branleurs ! » L'ambiance est vraiment cool ce week-end.

Dans certains pays, je ne reçois pratiquement aucun commentaire ni aucune demande de selfie, et, pour être honnête, c'est parfois très agréable. Au Brésil, par exemple, la plupart des gens n'ont pas la moindre idée de qui je suis, alors on me laisse généralement tranquille. Je reçois une ou deux demandes, mais ce n'est pas comme ici ou en Australie. Bon, on se parle après les qualifications J'ai un bon pressentiment.

17 h 00

Jusqu'à présent, c'était le week-end de Mick. Cela ne fait aucun doute. Kevin a eu des problèmes d'adhérence, pour une raison ou une autre, et n'était pas satisfait de ses sensations dans la voiture. C'est quelque chose que nous devons examiner. Ce n'est pas le cas de Mick. Il est sorti de la Q1 assez facilement, mais, pour être honnête, je pensais qu'il n'irait pas plus loin. Il a fini P9 en Q2 et m'a prouvé que j'avais tort. Il a même gagné une autre place en Q3 (grâce à un drapeau jaune) et part donc 8^{e}. Je pense qu'il a de bonnes chances de finir dans les points demain.

Dimanche 4 septembre 2022 – Circuit de Zandvoort, Pays-Bas

18 h 00

On dirait que Dame Chance était sortie s'enivrer avec les fans hollandais hier soir, car elle n'était certainement pas dans le garage Haas aujourd'hui. Mick est rentré au 13e tour pour mettre un train de pneus mediums, et, pour une raison inconnue, le vérin avant n'a pas voulu se débloquer. Cela a coûté à Mick au moins dix secondes, et, le temps qu'il revienne dans la course, il était loin des points. Ce n'était la faute de personne, juste une défaillance mécanique. Nous avons dû répéter les arrêts au stand au moins une centaine de fois au cours du week-end, sans le moindre couac. Puis la course arrive, et que se passet-il ? Blocage du vérin. Ce qui est encore plus frustrant, c'est que nous n'avons pas réussi à trouver ce qui n'allait pas, parce qu'il fonctionne à nouveau très bien. C'était juste cette fois-là. Le moment où nous avions besoin qu'il fonctionne ! Ce genre de choses vous perturbe un peu l'esprit. Pourquoi fallait-il que cela arrive à ce moment-là ?

Je suis un peu désolé pour Mick en ce moment. Il a bien piloté ce week-end et a bien préservé ses chances de se voir proposer un autre contrat. Je dirais que c'est du 50-50 pour le moment. Son pilotage s'est nettement amélioré, et s'il peut maintenir ce niveau de performance jusqu'à la fin de saison (sans détruire d'autres voitures), il sera peut-être là l'an prochain. À condition qu'il veuille rester avec nous. Lui aussi aura d'autres options, donc rien n'est garanti.

Mon plus grand doute concernant Mick en ce moment est de savoir s'il a ou non l'esprit d'équipe. Cela a toujours été le cas depuis le début. Il dit toutes les bonnes choses, mais les pense-t-il vraiment ? Il essaie aussi de faire des jeux d'esprit avec moi, ce qui est assez drôle. J'aime rire et faire des blagues. Je suis le bon vieux Günther et peux me jouer de lui assez facilement. Les gens qui me connaissent bien savent que ce n'est qu'un jeu, et qu'à l'occasion, je peux même l'utiliser à mon avantage. Sous-estimer Günther Steiner est à vos risques et périls.

Bon, prochain arrêt : Monza. Il semble que le sandwich dont j’ai parlé plus tôt pourrait maintenant se transformer en trois morceaux de merde. Espérons que ce ne sera pas le cas.

Jeudi 8 septembre 2022 – Autodromo Nazionale di Monza, Italie

12 h 00

Lorsque j’ai récupéré mes bagages à l’aéroport, l’une des roues s’était détachée de ma valise. Quand je l’ai vu, j’ai pensé : *Jésus-Christ. J’espère que ce n’est pas un mauvais présage !* Cela ne me surprendrait pas. J’espère que personne de la FIA ne m’a vu. Ils auraient été capables de m’infliger une pénalité. « Hé, Günther. Nous t’avons vu avec une seule roue sur ta valise. Nous avons quelque chose pour toi. Un joli drapeau noir et orange ! » Peuvent-ils me mettre un drapeau noir et orange pour m’être moqué d’eux ? Probablement. Mais plus sérieusement, la dernière chose dont j’ai besoin, c’est un conflit avec la FIA ce week-end. J’ai assez de souci à me faire.

Vendredi 9 septembre 2022 – Autodromo Nazionale di Monza, Italie

11 h 00

Il y a beaucoup de monde ici ce week-end. Stefano pense qu'on pourrait atteindre les 350 000 spectateurs. C'est un chiffre fou. Mais nous sommes en Italie, et les Italiens sont des fous. Malgré mon nom, je suis citoyen italien. J'ai grandi sur la frontière italo-autrichienne et parle donc couramment l'allemand et l'italien. Je jure mieux en anglais, mais vous le savez déjà. J'ai dû faire le service national en Italie (tous les hommes de plus de 18 ans devaient faire une année, jusqu'en 2005), et on peut dire que mon nom de famille ne m'a pas favorisé. Au milieu des Pasquale et des Rossi, je m'appelais Steiner. Je n'ai pas été brimé, mais tout le monde m'a trouvé un peu bizarre. Moi, bizarre ?

Savez-vous ce que j'ai fait pendant mon année de service national ? Absolument rien. En plus, j'étais sacrément doué pour ça. Un jour, tout au début, le chauffeur du colonel est tombé malade, et on m'a demandé de le remplacer. Quelques jours plus tard, on m'a appelé pour me dire qu'il avait licencié son chauffeur et qu'il voulait que je le remplace à temps plein. C'est ce que j'ai fait. Je conduisais une voiture italienne, celle du colonel, et le reste du temps, je me contentais de me gratter les fesses. Bon, il faut que je me ressaisisse. La première journée d'essais va bientôt débuter. C'est là que le plaisir commence. Ou s'arrête.

16 h 00

En fait, ce n'était pas aussi grave que prévu. Antonio Giovinazzi a remplacé Mick lors de la FP1 et a fait du bon travail, compte tenu du fait qu'il n'avait pas piloté de F1 depuis près d'un an. Si nous avons mis Antonio dans la FP1, en termes simples, c'était pour nous aider à voir à quel point la voiture est vraiment bonne. Si un pilote qui découvre une certaine voiture peut se rapprocher d'un pilote qui la connaît déjà, c'est bon

signe. Il a fini par être à trois dixièmes du temps de Kevin, ce qui est vraiment encourageant. Il a fait du bon travail.

Lorsque Mick a pris le relais en FP2, il a eu un problème électronique et n'a pu faire que trois tours rapides. Ce n'est pas idéal, mais nous avons encore une séance avec lui demain. Les deux séances de Kevin se sont déroulées sans problème, et il a fait beaucoup de tours. Deux sur trois, donc. Ce n'est pas si mal.

Samedi 10 septembre 2022 – Autodromo Nazionale di Monza, Italie

8 h 00

La saison des bêtises continue. Gene et moi nous parlons tous les deux jours, et, à un moment donné, nous devrons évidemment prendre une décision. Je vais faire une escale à Los Angeles, sur le chemin de Singapour, pour une réunion à ce sujet. Celui-là et tout le reste. Je n'ai pas vu Gene depuis l'Autriche, et nous devons nous retrouver. Les pilotes sont en tête de l'ordre du jour, mais il n'y a pas d'urgence à prendre une décision. Les deux pilotes doivent correspondre à nos plans, et à nos ambitions pour l'avenir. Ce n'est pas seulement une question de promesse et de talent. Cela concerne aussi la capacité et l'expérience. L'année dernière, avoir deux débutants n'était pas un problème, car nous n'étions pas compétitifs. Maintenant que nous le sommes à nouveau (et que nous espérons l'être l'année prochaine et à l'avenir), nous devons nous assurer que ce n'est pas seulement la voiture qui est devenue compétitive. Je crois avoir déjà dit que l'une de nos plus grandes craintes était de ne pas pouvoir exploiter tout le potentiel de la voiture. Rien n'a changé.

13 h 30

Mick n'a pas réussi à sortir en FP3 à cause d'un problème d'embrayage, ce qui signifie qu'il a eu très peu de préparation. Personne n'est fautif, bien sûr, mais cela n'en est pas moins frustrant.

J'essaie de trouver quelque chose à écrire qui rendra cette partie du livre un peu moins prévisible et ennuyeuse. Bon, je vais vous dire la dernière chose qui m'a fait pisser dans mon short. Il y a un compte sur Twitter appelé @BanterSteiner, qui est en fait une parodie de moi. Stuart me l'a montré il y a quelques années, et, de temps en temps, je jette un coup d'œil pour voir ce que le gars dit de moi. En fait, je l'ai rencontré une fois. Il est venu me voir lors d'une course et m'a demandé si cela me dérangeait qu'il fasse une parodie. Je lui ai répondu : « Va au bout de ta vie. Tant que tu

n’offenses personne, cela ne me dérange pas. » Voici quelques-unes des choses qu’il a inventées. C’est souvent hilarant. Ce matin, il y avait une photo d’Otmar lors de la conférence de presse du Grand Prix des Pays-Bas, avec cette légende : « Voici mon collègue Otmar pendant la conférence de presse de ce matin, en train de chauffer la chaise sur laquelle je vais m’asseoir plus tard. Je jure que ses fesses dégagent plus de chaleur qu’une putain de couverture pour les pneus. » Je ne sais pas ce qu’en pense Otmar, mais cela m’a fait rire. Et oui, la chaise était bien chaude quand je m’y suis assis. Merci, Otmar.

18 h 00

Kevin et Mick se sont qualifiés en 19^{e} et 20^{e} positions, mais, en raison de pénalités techniques sur la grille de départ qui ont été appliquées par la suite, Kevin partira 16^{e} et Mick 17^{e}. D’accord, ce n’est pas aussi grave que prévu. Malgré tout, les deux meilleurs chronos de Kevin en Q1 ont été effacés pour cause de dépassement des limites de la piste, et, si cela n’avait pas été le cas, il aurait pu passer en Q2. Et qui sait, si Mick avait pu faire quelques tours supplémentaires, il aurait pu être là aussi. C’est toujours la merde, mais ça aurait pu être pire. Il y a aussi beaucoup de pilotes qui ne seront pas à leur place habituelle sur la grille, demain, alors on ne sait jamais. Nous avons peut-être une chance de marquer quelques points.

Dimanche 11 septembre 2022 – Autodromo Nazionale di Monza, Italie

11 h 00

Il n’y a peut-être pas autant de monde ici qu’à Silverstone ou Zandvoort, mais il y a moins de place, donc ce n’est pas toujours évident de se frayer un chemin parmi tous les fans qui demandent des selfies. Je ne me plains pas. D’accord, je me plains peut-être un peu. C’est juste frustrant, parfois. Il me faut dix ou quinze minutes pour parcourir les quelques mètres qui séparent notre motor-home du garage. Je sais que je devrais apprendre à dire non de temps en temps, mais j’ai du mal. On me demande toujours gentiment, alors je finis toujours par dire oui. Que voulez-vous ? J’aime bien la politesse.

18 h 00

On s’est encore fait avoir par les commissaires ! Jésus-Christ. Quelle surprise ! Cette fois-ci, ça n’a vraiment aucun sens. Kevin a été percuté à l’arrière par Bottas dès la première chicane, au 1er tour. Non seulement son diffuseur a été endommagé, ce qui lui a coûté de la performance, mais les commissaires ont choisi de lui infliger une pénalité de cinq secondes pour avoir quitté la piste et dépassé un autre pilote. Ils n’ont pas donné de pénalité à Bottas, qui l’avait percuté. Apparemment, il s’agissait d’un incident de course. Donc le gars qui voit sa course gâchée sans que ce soit de sa faute reçoit une pénalité de cinq secondes, et le gars qui le percute et provoque l’incident s’en tire à bon compte ? Nous avons parlé aux commissaires après la course, et ils nous ont dit que la raison pour laquelle ils lui ont donné une pénalité était que Kevin avait pris un avantage. Mais il ne cherchait pas à prendre l’avantage ! C’est comme si on trouvait une voiture volée garée devant votre maison, et qu’on vous mettait une amende tout en sachant que vous n’êtes pas l’auteur du délit. C’est complètement absurde ! Lorsque nous leur avons demandé pourquoi Bottas n’avait pas été pénalisé, ils ont répondu que c’était parce qu’il s’agissait d’un incident au

1er tour. Et Kevin, il était au 10e tour ? J'ai demandé à des membres de l'équipe si quelque chose m'échappait, juste au cas où. Ce qui est effrayant, c'est qu'il y a quatre commissaires dans le panel et ils ont tous estimé que cette décision était correcte. Incroyable ! Après cela, je pense que Kevin s'est un peu démotivé et n'a pas réussi à trouver un bon rythme en course.

Mick s'est très bien débrouillé aujourd'hui, mais il n'a pas eu de chance non plus. Il a réussi un long premier relais avant de rentrer au 33e tour pour mettre des pneus tendres. Il était 18e lorsqu'il est ressorti, mais en quelques tours, il est remonté à la 12e place. Sérieusement, il a piloté cette voiture comme un dingue. Ses pneus étaient également en bon état, alors que ceux des voitures qui l'entouraient étaient en train de crever. Il était sur la bonne voie pour marquer des points, c'est certain. Puis, au 47e tour, Ricciardo a eu une panne de moteur, ce qui a provoqué un drapeau jaune, jusqu'à la fin. C'est tout. Malgré cela, Mick a très bien piloté ce week-end. Je suis content pour lui, et il peut être fier de lui.

Le seul autre point positif, je suppose, c'est que nous avons toujours un point d'avance sur AlphaTauri. Il y a quelques semaines, je parlais de terminer 7e des constructeurs, et maintenant, nous visons la 8e place. Si nous n'y parvenons pas, ce sera une grande déception. Il reste six courses à disputer, et nous devons les faire fructifier. Nous devons faire une course propre au Japon et au Brésil. Ce sont les deux où nous devrions marquer des points. Surtout au Japon. Il y a beaucoup de virages à grande vitesse, et c'est là que notre voiture est la plus performante. Les quatre autres courses devraient être correctes, mais ces deux-là représentent la plus grande opportunité. Nous n'avons pas le droit à l'erreur.

J'ai deux week-ends de congé, et je suis vraiment prêt à en profiter. Ce n'est pas le cas d'habitude, mais ces six derniers mois n'ont pas été faciles pour moi. Peut-être suis-je trop vieux pour ça ? Et peut-être que c'est un tas de conneries ! Un peu de repos, et je serai à nouveau en forme et prêt à tout. Des bagarres avec la FIA, des pénalités, des invasions illégales de pays souverains, des milliardaires gâtés, les médias allemands. Toutes ces choses auxquelles je dois faire face tous les jours. Je le répète, qui voudrait de ma vie !

Mardi 27 septembre 2022 – Haas F1, Kannapolis, Caroline du Nord, États-Unis

14 h 00

Je suis assis dans mon bureau au siège de Haas à Kannapolis, et, à l'exception d'un comptable, je suis le seul ici. Depuis la pandémie, tout le monde travaille à domicile. Alors pourquoi payons-nous un loyer pour cet endroit, c'est ce que j'aimerais savoir ? Réduisons l'échelle. Le seul problème que nous ayons, c'est que Gene est propriétaire du bâtiment à titre privé et que nous lui payons un loyer. Je ne pense pas qu'il serait très heureux si je lui donnais soudainement un préavis. C'est moi qui travaillerais à la maison. En permanence ! Je pense que je vais laisser ce problème de côté et passer à autre chose.

Lorsque je suis rentré chez moi après Monza, j'étais parti depuis près de trois mois, et, bien que j'aie eu l'intention de me reposer et de récupérer, j'ai fini par devoir gérer des problèmes qui s'étaient accumulés de tous les côtés. Vous savez, les factures et les travaux à effectuer. On oublie parfois la quantité de choses à faire, et quand on n'a pas l'habitude comme moi, il faut toute la journée pour régler quelques affaires. Ce que je trouve le plus difficile, c'est de passer du mode F1 au mode domestique. À la maison, tout me prend tellement de temps. Cela me rend dingue. Pourquoi ne pas vivre dans une caravane ?

Je ne devrais pas me plaindre, car ces deux ou trois dernières semaines, j'ai pu passer du temps avec Greta, ce qui est formidable. Quand je suis à la maison, je l'emmène à l'école allemande, puis nous allons déjeuner ensemble. Ce sont les petites choses qui comptent. C'est vrai pour moi aussi.

Même si j'aime passer du temps avec Greta et Gertie, j'éprouve toujours un sentiment de soulagement lorsque je retourne en F1. Quand je suis loin de la F1, je laisse certaines choses au hasard. Je connais beaucoup de gens qui vivent une expérience similaire, et ce ne sont pas tous des maniaques du contrôle. Ils sont simplement passionnés par ce qu'ils font. Gene possède peut-être l'équipe, mais je *vis* cette équipe et, avec Gertie et Greta, elle est

tout pour moi. C’est vrai. Ce sont les dernières choses auxquelles je pense quand je vais me coucher, et les premières auxquelles je pense quand je me lève. Gertie, Greta et une équipe de 200 personnes dispersées dans le monde entier.

Alors, que s’est-il passé dans le monde de Haas ces derniers temps ? Vous voulez dire à part la déception, les pénalités et un sandwich de merde ? Eh bien, nous sommes de plus en plus proches de régler la question du sponsor-titre. En fait, je suis sûr à 99 % que nous aurons réglé la question à temps pour Austin, ce qui signifie que nous pourrons célébrer l’événement et faire l’annonce là-bas. Vous allez peut-être penser que je suis bizarre d’être aussi enthousiaste à propos d’un contrat de sponsoring, mais s’il se concrétise, cela contribuera à assurer l’avenir de Haas pour de nombreuses années. Ils ont le profil idéal, je l’ai déjà mentionné. Et ils sont cotés au Nasdaq. J’ai appris l’autre jour qu’ils ont discuté avec d’autres équipes. Ils ont parfaitement le droit de le faire et ont été très honnêtes à ce sujet. Je pense que c’est la seule chose qui pourrait faire échouer le projet. Je serais très déçu si cela se produisait.

L’autre point à mentionner, c’est que la saison des bêtises continue. Gene et moi n’avons toujours pas pris notre décision concernant Mick et ne le ferons probablement pas avant la fin de la saison. Les rumeurs vont bon train. Selon les médias, j’aurais parlé à Daniel Ricciardo. On aurait parlé de quoi ? De celui qui a le plus gros nez ? Nous savons qu’il quittera McLaren à la fin de la saison, je comprends donc les spéculations. Mais il y a surtout des rumeurs ! Apparemment, nous nous envoyons des messages sur WhatsApp. Merci de me le faire savoir, les gars, parce que je n’en ai vu aucun ! Je crois que j’ai parlé à quatre ou cinq pilotes jusqu’à maintenant. Si Mick reste, personne – à part lui – ne sera plus heureux que moi. Et c’est ce que je souhaite. En partie parce que je pense que c’est un bon gars et qu’il est talentueux, mais aussi parce que je ne veux pas m’embêter à parler aux managers et à engager un nouveau pilote. Voilà, je l’ai dit. Pour être honnête, ils me tapent tous sur les nerfs. Si Mick commence à marquer des points, ne serait-ce que de façon semi-régulière, et s’il ne détruit plus de voitures, je serai heureux de lui demander de signer un nouveau contrat. Et je pourrai même lui accorder un petit bonus pour m’avoir évité d’avoir à parler à d’autres pilotes et à leurs managers.

Bon, je prends bientôt l’avion pour Los Angeles afin de participer à la réunion avec Gene et au conseil d’administration. Ensuite, ce sera Singapour.

Samedi 1er octobre 2022 – Marina Bay Street Circuit, Singapour

18 h 00

Compte tenu de la façon dont les choses se sont passées pour nous ces derniers temps, si je vous disais que nous avons connu un week-end plutôt tranquille jusqu'à maintenant, vous penseriez probablement que j'ai pris de la drogue. Vous pouvez me tester si vous le souhaitez. Nous avons eu un week-end propre, sans drogues. Les essais libres se sont bien déroulés hier. Mick n'avait jamais roulé ici, et Kevin pas depuis 2019, il était donc important que nous fassions beaucoup de tours. Et c'est ce que nous avons fait. Les deux séances ont été quasiment parfaites. Ce n'est pas un mot que l'on utilise souvent en F1. Mais je pourrais m'y habituer.

La FP3 n'a servi à rien, piste détrempée, donc tout restait possible en Q1. Nos deux pilotes se sont bien débrouillés, alors ils sont passés en Q2, Kevin en P7 et Mick en P14. Malheureusement, Mick n'a pas réussi à sortir de la Q2, mais, étant donné qu'il n'avait jamais piloté ici auparavant, c'était bien. Kevin a réussi à se faufiler, terminer la Q2 en P10 et gagner une place en Q3. Il sera donc P9 sur la grille de départ demain. Je ne veux pas porter la poisse, mais étant donné notre position, nous devrions marquer des points demain, alors que nous n'avons pas réussi à le faire au cours des cinq dernières courses. C'est tout ce que je peux vous dire. Le week-end a été parfait, jusqu'à maintenant. Espérons que cela va continuer.

Dimanche 2 octobre 2022 – Marina Bay Street Circuit, Singapour

18 h 00

Moi et ma grande gueule ! Je dis que j'espère ne pas porter la poisse, et que se passe-t-il ? Tout part en vrille. Kevin a percuté Verstappen, ce qui concrètement a mis fin à sa course. Cela fait trois fois maintenant. Deux avec Hamilton et une avec Verstappen. Mec, pourquoi tu ne choisis pas de te battre avec une voiture moins rapide que la nôtre ?

— La seule chose qui pourrait aggraver la situation maintenant, c'est qu'ils sortent un drapeau noir et orange, ai-je dit à Ayao.

— Ils ne le feront pas. Les dégâts sur l'aileron avant sont minimes. Rien ne pend, et il n'y a pas de problème de sécurité.

— Quelle différence cela fait-il ? Ces types ne savent pas faire preuve de bon sens, la plupart du temps.

Mais c'était pour plaisanter : je ne pensais pas non plus qu'ils sortiraient un drapeau noir et orange. Cinq minutes plus tard, on nous annonce que c'est bel et bien arrivé. Jésus-Christ ! La partie endommagée est au bout de l'aileron, pour l'amour de Dieu. Et elle est encore attachée à la voiture ! Cela n'a aucun sens. Il a terminé la course en 12e position, ce qui n'est pas si mal, mais imaginez ce qui aurait pu se passer s'il n'était pas entré en contact avec Verstappen.

Mick n'a malheureusement pas eu beaucoup plus de chance. Il a aussi touché un autre pilote, Russell, et crevé un pneu. Il était alors 10e et donc dans les points. Après être rentré au stand, il a perdu des places et terminé derrière Kevin, en 13e position. Cela fait donc six courses consécutives sans aucun point. Je suis sérieusement énervé en ce moment, et pas seulement contre les commissaires. Je vais partir avant de dire quelque chose que je pourrais regretter.

Jeudi 6 octobre 2022 – Hôtel, Suzuka City, Japon

12 h 00

J’ai atterri il y a environ trois heures, et, en montant à l’arrière de la voiture qui m’emmenait à l’hôtel, j’ai eu un flash-back de 2002. Je venais d’arriver à Osaka avec Niki pour le Grand Prix du Japon. C’était la dernière course d’une saison assez épouvantable, et nous étions tous les deux un peu irrités. En fait, pourquoi ne pas dire les choses telles qu’elles sont ? Nous étions tous les deux extrêmement grincheux ! Il devait être environ 11 heures du soir lorsque nous avons atterri, et il pleuvait comme pas possible. Merde, on était malheureux.

Le type qui nous conduisait à l’hôtel était très formel et respectueux. Il portait des gants et une casquette, et, lorsqu’il nous a vus, Niki et moi, il s’est incliné et a insisté pour prendre nos bagages. « Je m’en occupe », a dit Niki en posant les deux mains sur sa valise. Le type ne parlait pas anglais, et, comme il était consciencieux, il a voulu insister. Pendant quelques secondes, une bataille s’est engagée. Niki a gagné, saisissant sa valise comme si sa vie en dépendait.

J’étais plus qu’heureux de laisser le chauffeur s’occuper de mon cas. Le vol avait été pourri et j’étais épuisé. Compte tenu de ce qu’avait été le reste de la saison (avec comme seul point culminant un podium à Monza, le deuxième en deux ans), nous avions l’impression d’être un groupe de condamnés qui se dirigeaient vers la chaise électrique.

Niki Lauda détestait être conduit par d’autres personnes, et si vous vouliez éviter un incident, il était toujours préférable de l’amener là où il voulait, le plus rapidement possible, sans vous prendre la tête. Malheureusement, l’homme qui nous conduisait restait sur la voie la plus lente, quoi qu’il arrive, et freinait toutes les cinq ou dix secondes. Comme si cela ne suffisait pas, nous étions doublés par tous les camions de l’autoroute, et, chaque fois qu’ils nous dépassaient, quelques centaines de litres d’eau de pluie étaient pulvérisés sur la voiture.

Niki avait choisi de s’asseoir sur le côté droit de la banquette arrière, derrière le conducteur. Au bout d’un moment, il a commencé à marquer

chaque averse en fermant les yeux et en serrant les poings. Je me souviens m'être dit : *Cet homme va bientôt exploser !* Au bout d'un moment, j'ai compris que si le type conduisait ainsi, ce n'était pas parce qu'il était prudent et attentif, mais parce que c'était un conducteur de merde qui n'avait aucune confiance en lui. C'était très réconfortant ! Je n'ai cependant rien dit à Niki, car cela aurait pu le pousser à bout.

Au bout d'une vingtaine de minutes, Niki a commencé à exprimer sa désapprobation à l'égard de ce type, et il était arrivé exactement à la même conclusion que moi.

— Cet idiot ne sait pas conduire, Günther. C'est ridicule. Nous n'arriverons jamais à destination.

Nous sommes enfin sortis de l'autoroute et arrivés à un poste de péage. Niki a sauté de la voiture, ouvert la portière du conducteur et ordonné à l'homme de descendre.

— Je vais finir le trajet. Tu es un incapable. Allez, sors !

Il a fait signe à l'homme de bouger son cul, mais celui-ci n'a pas amorcé le moindre mouvement.

— Allez, a répété Niki. Sors de là, putain. Je vais nous conduire à l'hôtel. Tu n'es pas capable de faire ça.

Dans un geste de défi, le conducteur a saisi le volant à deux mains, puis s'est penché en avant et a commencé à le serrer ! Je me suis demandé ce qui se passait ici.

Niki n'a pas été impressionné.

— Allez, a-t-il dit en tapant sur l'épaule de l'homme. Ne sois pas stupide. Descends et va t'asseoir à l'arrière avec Günther. Tu ne conduis plus aujourd'hui.

Dans un nouvel acte de défi, le conducteur a fermé les yeux, tourné la tête et fait face à Niki. Il aurait tout aussi bien pu insulter sa mère, parce qu'il n'était pas content. Merde, il était furieux ! Pendant ce temps, une file d'attente s'était formée derrière nous. Niki était évidemment assez reconnaissable, donc, pendant qu'il réprimandait le conducteur et essayait de le déplacer sur le siège arrière, les gens dans la queue ont commencé à sortir de leurs voitures pour regarder. Heureusement que ce n'était pas de nos jours, car tout le monde aurait filmé. Y compris le conducteur, probablement ! L'impasse a duré environ cinq minutes jusqu'à ce que je décide finalement de me bouger le cul, pour aggraver la situation. La

possibilité d’un changement de chauffeur avait perdu son attrait, et je voulais y aller.

— Allez, Niki, j’ai dit. Regarde tous ces gens. Montons à l’arrière et laissons-le faire.

— Le laisser faire ? Mais il ne sait pas conduire, putain. Il l’a déjà démontré.

Sur ce, Niki a fait une dernière tentative pour amener le conducteur à changer de place.

— Allez, connard, a-t-il dit en essayant de lui arracher les mains du volant. Monte à l’arrière, espèce de clown !

— Ça ne va pas marcher, Niki, ai-je dit. Il est évident qu’il préférerait mourir plutôt que de lâcher le volant.

Niki était fou de rage :

— Regarde-le. Il s’accroche au volant comme un enfant s’accrocherait à un putain d’ours en peluche. Ce n’est pas un comportement normal.

Vendredi 7 octobre 2022 – Suzuka International Racing Course, Japon

18 h 00

Quel début de week-end ! Mick a eu un accident dès le début de la FP1, causant 700 000 dollars de dégâts. Oui, c'est ça. Aileron détruit. Museau détruit. Plancher détruit. Et le châssis ! Vous devriez le voir. C'est un vrai gâchis. Pire encore, c'est arrivé pendant le premier tour. Le premier tour ! Certes, la piste était très humide, mais personne d'autre n'a réussi à casser une voiture en rentrant prudemment aux stands. Qu'est-ce que j'avais dit ? Il nous fallait une course propre au Japon. Et que se passe-t-il ? Nous perdons une voiture au bout de cinq minutes et devons en construire une autre. En plus d'affecter le budget, cela va aussi affecter la confiance de l'équipe, car nous allons commencer le week-end en position de faiblesse. Mick n'a jamais couru ici auparavant, et il va maintenant manquer une séance complète. Je ne peux pas avoir un pilote dont je ne suis pas sûr qu'il puisse piloter une voiture en toute sécurité sur un tour lent. C'est tout simplement ridicule. J'essaie de ne pas être trop dur avec lui, mais là, je suis vraiment furieux. Combien de personnes pourrions-nous employer avec 700 000 dollars ? Et je dois maintenant trouver cet argent quelque part. Il ne se matérialise pas comme ça. Je ne l'ai pas encore dit à Gene. Ça va être une conversation intéressante. Je sais ce qu'il va dire. Pourquoi l'avoir envoyé dehors s'il pleuvait ? Je n'ai pas hâte d'entendre ça.

Pour Kevin, les choses se sont un peu mieux passées, puisqu'il a réussi à terminer les deux séances en un seul morceau. Et il a testé certaines choses, ce qui nous a permis d'obtenir des données intéressantes et utiles. J'essaie de trouver des points positifs, mais il n'y en a pas beaucoup pour l'instant. En fait, et cela va paraître controversé, je dirais qu'en ce moment, le seul maillon faible de Haas F1, ce sont les pilotes. Le reste de l'équipe est très performant et ne commet pas d'erreurs. Je ne dis pas que tous nos membres sont parfaits (et je ne le suis certainement pas), mais ils ont tous fait leur travail correctement, au meilleur de leurs capacités. Mais ce n'est pas seulement le fait de détruire des voitures et de percuter d'autres pilotes qui

pose problème. La forme des pilotes est en cause, ces derniers temps, et il n'y a pas d'excuse à cela. Après deux années de merde, nous avons enfin une bonne voiture. C'est frustrant.

Les gens me demandent maintenant si je dois engueuler Kevin et Mick à ce sujet. Quoi, comme je l'avais fait avec Kevin et Romain avant ? Pour doper encore une fois les audiences de Netflix ? Dans cette situation, leur crier dessus ne résoudra rien, c'est certain. Mais leur parler non plus. J'ai essayé de mettre mon bras sur leur épaule, et, en fait, cela ne fait qu'aggraver la situation. Ils ont l'impression que j'ai pitié d'eux, et cela peut presque leur donner une mentalité de victime. Pour s'améliorer, ils doivent eux-mêmes arriver à la conclusion que ce sont eux – et non l'équipe – qui nous séparent des points. On pourrait croire que je suis dur avec eux, mais les résultats ne mentent pas, et nous ne sommes pas là où nous devrions être. À Monza, j'ai dit que pour être un pilote de haut niveau, il fallait être prometteur, talentueux, capable et expérimenté. Avec le recul, je pense que j'ai oublié deux critères fondamentaux, le dévouement et la bonne attitude. À mon avis, c'est peut-être ce qui manque un peu à nos pilotes. Je ne pense pas que ce soit intentionnel. C'est simplement ce qui sépare les bons pilotes des meilleurs. Regardez Alonso. Il est plus vieux que Dieu, et pourtant, chaque semaine, il se donne à 100 % et il est toujours motivé. Même si la situation est mauvaise, il en tirera quelque chose de positif et poussera toujours son équipe à s'améliorer. C'est un talisman. Un talisman parfois grincheux, mais un talisman quand même. Et il n'est pas obligé de faire ça, vous savez. Il doit avoir quelques millions d'euros à la banque, il peut aller vivre sur une île quelque part. Mais ce n'est pas ce qu'il veut. Il pense manifestement qu'il n'est pas encore au bout de la route, et, au vu de ses performances cette année, il a bien raison ! Pour moi, il est la référence absolue du pilote complet. Il est infatigable.

Écoutez, je suis sûr que ce n'est que temporaire avec Mick et Kevin. Mais cela commence à coûter cher, et, pour l'instant, j'ai une appréhension permanente. Si nous n'obtenons rien ce week-end, cela fera sept courses consécutives sans que nous ayons marqué de points. Cela représente presque un tiers de la saison. Si cela se produit, je pense que nous pouvons dire adieu à la 7^{e} place des constructeurs. Surtout si Aston Martin marque des points.

Samedi 8 octobre 2022 – Suzuka International Racing Course, Japon

18 h 00

Deux mots pour qualifier la performance d'aujourd'hui : sans éclat. Kevin est sorti en Q1, ce qui est très décevant, et Mick, bien qu'il ait réussi à passer en Q2, l'a terminée dernier. Ils se sont qualifiés respectivement 18e et 15e, ce qui n'est pas terrible. Si cela s'était passé plus tôt dans la saison, j'aurais pu utiliser un langage plus positif, mais en ce moment, je ne peux pas. Le Japon est l'une de nos plus grandes opportunités, et, pour l'instant, nous la gâchons en beauté. Je ne sais pas quoi dire d'autre. C'est probablement mon premier coup dur de la saison. Je n'arrive pas à faire la part des choses.

J'ai eu une conversation avec Gene tout à l'heure à propos de ce qui s'est passé sur la piste hier. Il était très calme. Encore plus silencieux que d'habitude. Mais qu'est-ce qu'il y a à dire ? Au moins, il ne m'a pas reproché d'avoir envoyé Mick sur le mouillé. Il est d'accord pour dire qu'un pilote de F1 devrait être capable de ramener une voiture dans un tour lent en toute sécurité, quelles que soient les conditions. Même moi, je ne savais plus quoi dire. D'habitude, je suis un maître dans l'art de remplir une conversation en évitant les longs silences. Pas aujourd'hui. Ce n'était pas bon. Nous devons remettre les choses sur les rails. De préférence d'ici demain !

Dimanche 9 octobre 2022 – Suzuka International Racing Course, Japon

20 h 00

C’était vraiment la merde. Au moins, ce n’était pas la faute des pilotes cette fois-ci. En fait, si quelqu’un est à blâmer pour ce qui s’est passé aujourd’hui, c’est moi. Je suis responsable de l’équipe, et aujourd’hui, l’équipe n’a pas été performante. Notre prise de décision était lente et beaucoup trop prudente. En fait, nous n’avons même pas été assez intelligents pour faire ce que les autres équipes ont fait. Nous en avons discuté, mais nous ne l’avons pas fait. Et quelle est la pire décision que l’on puisse prendre dans la vie ? L’absence de décision. Si nous étions rentrés au stand au même moment que Vettel et Latifi cela aurait tout changé. Nous n’avons pas été assez courageux, et, lorsque nous nous en sommes rendu compte, il était trop tard. Après la course, je n’étais même pas en colère. J’étais juste déçu. Déçu d’eux, mais surtout déçu de moi. J’ai pensé à organiser une réunion d’équipe, mais cela aurait été trop déprimant. Et j’ai décidé que c’en était assez. Des changements seront apportés, et j’ai déjà envoyé un message à Ayao pour mettre les choses en route. J’ai bien peur de ne pas pouvoir vous en dire plus, mais… quelque chose comme ça ne se reproduira pas chez Haas. Il n’en est pas question.

Le seul point positif pour l’instant, c’est que la prochaine course aura lieu à Austin. C’est notre Grand Prix national. En temps normal, j’aurais vraiment hâte d’y être, mais pour l’instant, je suis un peu à plat. J’ai besoin de me ressaisir, car, avec un peu de chance, nous y dévoilerons notre nouveau sponsor-titre. Le simple fait d’écrire cela me fait me sentir un peu mieux. Cela me rappelle que nous ne sommes pas définis par le résultat de ce week-end et que nous avons un avenir. De bons moments nous attendent. J’en suis persuadé. Bon sang, je dois ressembler à un schizophrène en ce moment. Un instant, je suis en colère, et l’instant d’après, ultra-positif. Le vrai Günther Steiner pourrait-il se lever, s’il vous plaît ?

Dans la vie, il faut parfois être son propre meilleur ami, et, au fil des ans, j’ai appris à être assez bon dans ce domaine. Si personne d’autre ne peut

vous faire sentir l’odeur du café, pourquoi ne pas le faire vous-même ? Vous savez, je commence à me sentir à nouveau un peu comme avant. Il nous reste quatre courses jusqu’à la fin de la saison, ce qui signifie quatre chances de marquer des points et de nous donner une raison de célébrer. L’une des choses que j’aime le plus en Formule 1, c’est qu’on ne sait jamais ce qui va se passer. Bien sûr, cela peut parfois vous donner un coup de pied au cul. Je le sais bien ! Mais c’est aussi ce qui nous fait rêver.

Quoi qu’il en soit, pour l’instant, tout ce que je veux, c’est rentrer à la maison et voir ma famille. J’aimerais juste qu’elle ne soit pas à 11 000 km d’ici !

Lundi 17 octobre 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

9 h 00

J’ai oublié de vous parler d’un événement qui s’est produit au Japon. Cela s’est passé le jour de la course. J’étais assis sur le muret des stands et je regardais le programme d’avant-course, à la télé, quand tout à coup, les caméras sont allées dans la foule et ont trouvé une femme qui tenait une pancarte disant : « Günther, veux-tu m’épouser ? » Un caméraman se tenait juste à côté de moi à ce moment-là et a filmé ma réaction. Et je parie que c’était un coup monté par David Croft et Martin Brundle pour se moquer de moi ! Elle était assise à côté d’un type qui portait un masque avec mon visage, alors qu’est-ce qu’elle voulait ? Deux Günther ? C’est vraiment dégoûtant. D’où diable s’est-elle échappée ?

Permettez-moi de dissiper un petit mythe. Les gens pensent que la vie sur le muret des stands n’est faite que de données, de stratégie et de concentration. Ce n’est pas de la concentration. C’est de l’ennui ! Ayao et Pete Crolla ont une capacité d’attention comparable à celle d’un enfant de trois ans, si bien qu’après quelques tours, ils commencent à parler de ce qu’ils vont manger ou du bar où ils vont se rendre. C’est la même chose dans la voie des stands. Fred parle sans cesse de la France, et Toto de l’argent qu’il a déjà gagné dans sa vie. Et ne vous laissez pas abuser par tous ces visages sévères et inquiets. Si quelqu’un sur le muret des stands arbore cet air-là, c’est parce qu’il a besoin d’aller aux toilettes et qu’il essaie de se retenir.

Depuis mon retour du Japon, j’ai consacré presque tout mon temps à la quête du nouveau sponsor-titre. L’argent en jeu est énorme (presque une somme à neuf chiffres, au total), et, bien que cela prenne un peu plus de temps que prévu, nous devons simplement nous asseoir et être patients. Ce qui est bien, c’est que, comme il s’agit d’une société américaine basée au Texas, nous avons tous hâte d’annoncer le partenariat à Austin et avons organisé une conférence de presse pour jeudi. Cela ne nous laisse que trois jours pour signer les contrats. Mais tout devrait bien se passer. Nous en

sommes au stade de la mise au point, c'est donc comme si c'était fait. Gene et le conseil d'administration sont très heureux, et s'ils sont heureux, je le suis aussi.

14 h 00

Depuis que nous avons annoncé la conférence de presse de jeudi, la presse et les médias sont devenus fous. Ils se demandent ce que nous allons dire. Ils pensent que cela a quelque chose à voir avec les pilotes, et, pour l'instant, je suis heureux qu'ils le croient. Je devrais faire courir le bruit que nous envisageons de remplacer les deux pilotes. Cela leur donnerait à réfléchir !

Tous les grands sites web sont tombés dans le panneau. Même PlanetF1 : « La conférence de presse est prévue pour le 20 octobre et PlanetF1 rapporte que Haas n'a pas encore révélé qui y sera présent, ce qui suggère que l'équipe pourrait être prête à révéler si oui ou non Schumacher sera toujours le partenaire de Kevin Magnussen la saison prochaine. »

Pas cette fois, bande d'imbéciles ! Si vous tapez Haas F1 sur Google en ce moment, presque tous les articles parlent de la situation des pilotes. Il y a littéralement des centaines d'histoires. Et c'est précisément ce qu'elles sont : des histoires ! Tout n'est que spéculation. Vous savez quoi, c'est bien d'avoir le contrôle pour une fois. S'ils connaissaient la vérité sur la situation des pilotes chez Haas, ils camperaient devant mon bureau, car j'ai déjà parlé à suffisamment de pilotes pour remplir un bus.

J'espère qu'en raison de toute la merde avec Uralkali au début de la saison, la presse sera toujours intéressée lorsqu'elle découvrira ce que nous voulons lui dire. C'est le plus gros contrat de sponsoring de la F1 cette année, cela devrait donc compter. Je ne peux pas le dire à la presse ni entrer dans les détails, mais une autre équipe a même essayé de nous piquer ce sponsoring en réduisant l'investissement d'un tiers. Des bâtards effrontés ! Mais le sponsor n'était pas intéressé. Il sait que nous sommes l'équipe qu'il lui faut.

Je m'envole pour Austin dans quelques heures, alors je ferais mieux de me préparer. La semaine s'annonce intéressante.

Mercredi 19 octobre 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, États-Unis

Les contrats viennent d’être signés, nous sommes donc prêts à partir. Je peux vous annoncer que notre nouveau sponsor-titre est MoneyGram. C’est une institution assez bien connue dans le monde entier, mais américaine. Ils ne sont pas très *corporate*, et le responsable est génial. Nous allons nous amuser avec eux et, je l’espère, connaître le succès.

Encore de bonnes nouvelles ! L’oncle de Mick a recommencé à sortir des conneries. D’après lui, tout le monde chez Haas fait du bon boulot, sauf moi et Gene. C’est vrai. Bien que son neveu ait déjà détruit deux voitures cette saison et qu’il n’ait encore marqué que 12 points (soit 10 de moins que Kevin), Günther Steiner et Gene Haas sont les maillons faibles. Cet homme est manifestement un génie.

La chose la plus raisonnable à faire dans cette situation serait de voir s’il peut aider son neveu et servir à quelque chose, au lieu d’essayer de remuer la merde tout le temps et de faire la une des journaux.

Jeudi 20 octobre 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, États-Unis

Lorsque les représentants de la presse et des médias ont demandé à Stuart en quoi consistait la conférence de presse de ce matin, nous avons pensé que certains d'entre eux ne viendraient pas. Après tout, ils ne sont pas obligés de la couvrir.

Ensuite, lorsque je me suis rendu sur place avec Stuart, Greg et Alex de MoneyGram, je n'arrivais pas à y croire. La salle était pleine ! Les gars étaient également intéressés par ce que nous avions à dire et semblaient sincèrement heureux que nous, la plus petite équipe de la grille, ayons trouvé un nouveau sponsor crédible.

Je pense que cela a déjà réhabilité notre réputation après l'affaire Uralkali. L'invasion de l'Ukraine n'était pas de notre fait, mais les associations merdiques de ce genre ont la vie dure, surtout quand elles font les gros titres pour de mauvaises raisons. Aujourd'hui, nous avons un sponsor-titre américain jusqu'au bout des ongles, coté au Nasdaq, qui veut vraiment nous aider à réussir. Si j'étais un spécialiste du marketing, je résumerais en disant « sérieux à l'idée de rejoindre Haas sur la voie du succès ». Les Russes, c'est fini.

Vendredi 21 octobre 2022 – Hôtel, Austin, Texas, États-Unis

7 h 00

J’ai reçu une nouvelle tragique hier soir. Harvey Cook, un mécanicien qui travaillait chez Haas depuis longtemps, est décédé hier après une longue bataille contre le cancer. Harvey nous avait rejoints il y a environ cinq ans, et c’était l’un de ces jeunes qui faisaient tout pour l’équipe. Il n’y avait jamais de « non » ni de jour de mauvaise humeur avec lui. Il adorait ça et était Haas jusqu’au bout des ongles.

Je l’appelais « le bouc », parce qu’il pouvait sauter par-dessus les tables et les barrières sans élan. Et il pouvait escalader les murs. Sérieusement, comme Spiderman. Il ne devait pas peser plus de 50 kg tout mouillé. Il n’avait que la peau, les os et… les muscles. C’était une véritable force de la nature. Je me souviens qu’il avait eu quelques problèmes de santé à ses débuts chez Haas, mais il y a environ deux ans, on m’a annoncé qu’il avait un cancer et qu’il ne lui restait plus que six mois à vivre. Tout le monde était effondré. En plus de soutenir Harvey financièrement, nous nous sommes demandé ce que nous pouvions faire pour lui et sa famille. Sa femme, qui était alors sa petite amie, était une grande fan de F1, comme Harvey, alors nous les avons emmenés tous les deux à Silverstone et leur avons fait passer une bonne journée. Je pense qu’Harvey avait déjà déjoué le pronostic du médecin à ce moment-là et qu’il était très optimiste. « Je suis toujours là, disait-il, je respire toujours. »

Étonnamment, Harvey a continué à défier les prédictions des médecins, et, avec l’aide de nouveaux médicaments, je pense, il a commencé à aller mieux.

— Jésus-Christ, mais tu devrais déjà être mort ! lui ai-je dit un jour.

— Je sais, m’a-t-il répondu. Mais on ne se débarrasse pas de moi aussi facilement.

Puis, pendant l’intersaison de l’année dernière, il nous a encore plus surpris en nous demandant s’il pouvait revenir travailler. Nous lui avons demandé s’il était sérieux. Nous n’arrivions pas à y croire. Mais bien sûr,

nous avons dit oui. Il y a une chose que l'on ne fait jamais, jamais, c'est donner un coup de pied à un homme quand il est à terre. C'est un principe de vie important pour moi. Même si Harvey n'avait été capable que de faire le thé lors d'une course, il aurait été le bienvenu. Mais il a fait bien plus que cela. Il a fait plus que sa part du travail, et il a été un atout, comme toujours.

Puis, il y a environ trois semaines, j'ai appris qu'il avait eu une très grave crise d'épilepsie. Même à ce moment-là, je ne l'ai pas pris trop au sérieux, car Harvey était devenu presque invincible à mes yeux. La mort continuait à le défier, et il continuait à gagner. Prends ça, salope ! Quelques jours plus tard, il a eu une autre crise, qui l'a rendu incapable de parler, et hier, il est décédé. Il n'avait que trente et un ans.

En hommage à Harvey, nous porterons son nom sur les deux voitures ce week-end, et, à un moment donné, je réunirai l'équipe, et nous l'applaudirons pendant une minute. Certains font une minute de silence, mais Harvey ne l'aurait pas voulu, j'en suis sûr. Il aimait le bruit ! Il n'y a rien d'autre à dire aujourd'hui. Cet article ne concerne que Harvey.

Samedi 22 octobre 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, États-Unis

10 h 00

Je sais que nous avons tous été impressionnés par Miami cette année, mais si l'on se fie à la journée d'aujourd'hui et à celle d'hier, Austin pourrait faire encore plus fort. L'ambiance est celle d'un festival, et on m'a dit qu'ils attendaient jusqu'à 450 000 fans pendant le week-end. C'est encore plus que Melbourne et Silverstone. Je crois qu'il y a aussi Green Day et Ed Sheeran. J'aurais préféré ABBA, mais apparemment, ils n'étaient pas disponibles. Le fait que nous soyons la seule équipe américaine cette année semble également susciter plus d'intérêt. C'est l'un des atouts dont nous sommes le plus fiers, et, pour être tout à fait honnête, c'est quelque chose dont nous n'avons pas assez profité ou que nous n'avons pas assez exploité au fil des ans. Le partenariat avec MoneyGram va nous aider, je pense, et nous avons vraiment mis le paquet cette année sur la livrée des voitures (qui est superbe) et les séances photos. Les pilotes ont été photographiés portant des chapeaux de cow-boy avec leurs combinaisons de course nouvellement conçues. C'était plutôt cool, et ils se sont bien amusés. Kevin aurait aimé avoir des bottes de cow-boy aussi, je pense, pour le rendre un peu plus grand. Mais c'est notre identité, et il faut la célébrer le plus souvent possible. Même moi, j'ai la double nationalité, maintenant. Nous sommes américains et fiers de l'être !

13 h 00

Fred Vasseur, d'Alfa Romeo, et Mario Isola, de Pirelli, m'ont tendu une embuscade pendant la conférence de presse : ils portaient des tee-shirts avec ma putain de tronche ! Des tee-shirts qui, d'après Stuart, sont disponibles sur le site internet de Haas. Certaines personnes dans la foule ont été repérées hier, je crois, et Fred et Mario ont donc décidé de suivre le mouvement. Ils portent aussi des slogans avec des gros mots que j'aurais prononcés. Pour être honnête, ils avaient l'air très bien. J'ai été

impressionné. Je ne sais pas si c’est vrai ou non, mais on m’a dit que lorsque nous avons commencé à vendre les tee-shirts, le site web a planté pendant quatre heures. Est-ce une bonne ou une mauvaise chose ? Je ne sais pas.

18 h 00

Jusqu’à présent, le week-end s’est déroulé de manière très irrégulière. Antonio Giovinazzi était en FP1 hier, dans le baquet de Kevin, et a tapé au bout de quatre tours. Il a été gêné par une rafale de vent, et, même s’il a réussi à ramener la voiture au garage, il a cramé l’embrayage. Kevin n’a donc pas pu tester les nouvelles gommes prototypes lors de la FP2, ce qui n’est pas une bonne chose. Ce n’était pas vraiment une bonne journée, et les qualifications d’aujourd’hui ne se sont pas mieux déroulées. On se sentait capables de passer en Q2, mais cela n’a pas fonctionné. Nos deux pilotes ont été éliminés en Q1. Kevin partira P15 et Mick P18. Personne n’aime jamais sortir en Q1, mais cette fois-ci, je ne suis pas trop inquiet. En fait, nous avons de bonnes chances de remonter le peloton, et je ne serais pas surpris que nous marquions quelques points.

Qu’est-ce qui se passe ? Günther positif ? C’est sûrement un imposteur. Rien de tel qu’un Grand Prix à domicile, une voiture rapide, un nouveau sponsor et quelques centaines de milliers d’Américains pour vous empêcher d’être négatif. Je veux aussi le faire pour Harvey. Nous le voulons tous. Et nous le pouvons.

Dimanche 23 octobre 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, États-Unis

10 h 00

J’avais raison en ce qui concerne l’affluence. D’après Stefano, la fréquentation ce week-end est d’environ 440 000 personnes,

ce qui en fait la plus importante de l’année. Je sais qu’il nous reste quelques courses, mais personne ne dépassera ce chiffre. Les gars de MoneyGram ont été très impressionnés jusqu’à présent. Il va bien falloir leur dire que tous les Grands Prix ne seront pas comme ça. Un jour, peut-être.

17 h 00

Vous vous souvenez de ce qui s’est passé à Miami lorsque Kevin a voulu changer de pneus et que cela n’a pas fonctionné ? Eh bien, c’est le contraire qui s’est produit aujourd’hui. Kevin s’est mis en bonne position pour marquer des points.

À une dizaine de tours de la fin, nous avons pensé que ce serait une bonne idée pour lui de rentrer et de passer des mediums aux softs.

— Je pense que les pneus que j’utilise sont bons, les gars, a-t-il dit.

Je me souviens d’avoir regardé Ayao. Mon instinct m’a poussé à lui dire de rentrer, car je ne pensais pas que les pneus allaient durer, et s’ils ne duraient pas, il y avait un risque qu’il ne finisse pas la course.

— Sérieusement, ils sont en bon état, a-t-il insisté. Laissez-moi rester sur la piste.

Il y avait des chances qu’il conserve sa position, mais on ne sait jamais ce qui peut se passer lors d’un arrêt au stand. La plupart se déroulent sans problème, mais c’est Haas, souvenez-vous. Et n’oubliez pas ce putain de cric ! Quoi qu’il en soit, cela s’est avéré être la bonne chose à faire, car les pneus étaient bons, et il a finalement terminé à la 9^{e} place. Vous voyez. Je vous avais dit que j’avais raison d’être positif.

Le dernier tour de l'épreuve a été l’un des meilleurs que j’ai vus de toute la saison en termes de course. Kevin et Vettel se disputaient la 8e place, et la bataille entre les deux était incroyable. Bien que Vettel ait réussi à dépasser Kevin dans le dernier virage (*scheisse !*), il a déclaré après coup que c’était l’une des meilleures courses de sa carrière. Je ne connais pas très bien Sebastian, mais il a été un grand ambassadeur du sport et évidemment un grand champion. Il manquera à la F1, c’est certain. Apparemment, il m’imite très bien. Je ne l’ai pas encore entendu faire son numéro, mais j’espère que ce sera le cas un jour. Petit effronté d’Allemand !

Le pauvre Mick n’a pas eu de chance, en comparaison, et il est déçu, à juste titre. Il est passé sur des débris, ce qui a endommagé sa voiture, et il a perdu beaucoup d’appui aérodynamique. On ne peut rien faire lorsque cela se produit. Pendant tout le reste de la course, il n’a fait que glisser. Pauvre garçon.

Je suis positif *et* compatissant. Qu’est-ce qui se passe ?

22 h 15

Arrêtez les rotatives !

Jésus-Christ. Il s’est passé plus de choses depuis la course que pendant. Environ cinq minutes après le drapeau à damier, j’ai appris qu’Alonso, 7e, avait parcouru les derniers tours de course sans son rétroviseur droit. On ne peut pas faire cela, légalement, et cela aurait dû être repéré par les commissaires. Je ne compte plus le nombre de fois où nous avons reçu des drapeaux noir et orange pour ce genre de choses. Qu’est-ce que je peux dire ? Certains pilotes semblent avoir plus de chance que nous. Sérieusement, Haas est connu pour être pénalisé, alors quand il est apparu que les commissaires avaient « manqué » ce qui s’était passé avec Alonso, nous avons décidé de déposer une protestation officielle. Bien sûr, Otmar, le directeur de l’équipe Alpine, m’a envoyé chier quand il l’a appris, mais je m’en fiche. Vous vous souvenez de ces petites batailles dont je vous ai parlé et qui se déroulent en F1 ? En voici un exemple.

Dans des circonstances normales, c’est notre directeur d’équipe, Pete Crolla, qui aurait déposé une telle protestation au nom de Haas, mais il n’était pas disponible. Cela signifie que j’ai dû le faire à sa place, et disons que m’opposer à quelque chose calmement et clairement n’est pas vraiment

l’un de mes points forts ! Je l’ai déjà fait devant les commissaires, et, à chaque fois, j’ai reçu une amende pour avoir perdu mon sang-froid et juré.

Finalement, j’ai emmené avec moi Ayao, qui est très calme et zen. Il est comme un comprimé de Valium ambulant, et chaque fois que je m’excitais, je sentais son influence apaisante à mes côtés. Quoi qu’il en soit, le verdict est attendu d’un moment à l’autre.

22 h 35

Nous venons de recevoir le verdict. Les commissaires sont très embêtés, car la voiture numéro 14 [Alonso] n’a pas reçu de drapeau noir et orange, ou au moins un appel radio pour rectifier la situation. L’article 3.2 du règlement sportif de la Formule 1 est clair. Une voiture doit être en état de sécurité tout au long de la course, et, dans ce cas précis, la voiture 14 ne l’était pas. Cette responsabilité incombe à l’équipe Alpine.

Alonso est donc passé de la 7e à la 15e place, ce qui permet à Kevin de se hisser à la 8e. Malgré les deux points supplémentaires, c’est plus une question de cohérence pour moi. À trois reprises, cette saison, on nous a agité des drapeaux noir et orange qui n’étaient pas justifiés. Je n’essaie pas d’obtenir un avantage spécifique, je souhaite juste qu’on soit équitable. Je peux me battre seul. Je n’ai pas besoin d’aide.

Jeudi 27 octobre 2022 – Hôtel, Mexico City, Mexique

8 h 00

Hier, j’ai eu une très longue réunion avec Gene au sujet des pilotes. Pour être honnête, nous sommes encore indécis. Même s’il faut reconnaître que Mick ne s’est pas rendu service à Austin. Cela fait maintenant huit courses sans aucun point. Je ne vois pas comment cela pourrait changer ici. Ce n’est pas du pessimisme. C’est du réalisme basé sur ce que je viens de dire et sur le fait que, pour une raison ou une autre, nous avons toujours fait de la merde sur ce circuit. Depuis 2016, nous n’avons marqué des points qu’une seule fois ici, et avec un seul pilote. C’était Kevin, en 2017.

J’ai remarqué que tout le monde est fatigué en ce moment. Au fur et à mesure que la saison avance, la peau s’amincit naturellement et le niveau de stress commence à augmenter. Cette année, en raison de tout ce qui s’est passé dans le monde, le niveau de stress est légèrement différent. Même moi, je le ressens vraiment, alors que d’habitude, je suis le dernier à baisser les bras. Je pense que la croissance de la F1 a également joué un rôle. Il n’y a pas que Haas qui est fatigué. Tout le monde l’est. Les équipes, les médias. Tous ceux qui voyagent avec ce cirque sont épuisés. Quoi qu’il en soit, je ferais mieux de me ressaisir et d’aller sur le circuit. J’ai une dizaine d’interviews à faire et quelques questions-réponses.

Ah oui, j’ai failli oublier. Devinez quoi ? Demain, il y aura une réunion impliquant les équipes, la FIA et la F1 au sujet – vous l’avez deviné – des drapeaux noir et orange. La situation a atteint son paroxysme, et, à moins que l’on ne me dise ensuite que quelque chose a changé, et que la FIA et nous allons avoir une discussion sérieuse sur les dégâts qui ont déjà été causés, je ne serai pas heureux. Mais je m’attends à ce que ce soit constructif. Tout le monde sait que quelque chose doit changer, tout comme tout le monde sait que Haas s’est déjà fait avoir injustement à trois reprises. Surveillez cet espace.

Vendredi 28 octobre 2022 – Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico, Mexique

9 h 30

Je ne sais vraiment pas comment le dire sans qu'on pense que j'ai pris la grosse tête, mais depuis mon arrivée au Mexique, je ne peux aller nulle part sans être assailli par les gens. On me poursuit même lorsque je veux aller aux toilettes ! Cela ne m'était jamais arrivé auparavant. La croissance de la F1 a été assez brutale, et je suppose que des choses comme celles-ci en sont le résultat. On en arrive à un point où ce n'est pas vraiment agréable, parfois, et où cela peut également être un peu effrayant. Et fatigant, aussi. Le fait d'être entouré plusieurs fois par jour de centaines de personnes qui rivalisent pour attirer mon attention et prendre un selfie m'épuise. Non seulement physiquement, mais aussi mentalement. Même dans le paddock. Comme je l'ai dit, aller aux toilettes si vous êtes un pilote, ou même un Günther, peut être risqué et doit être planifié quasi militairement. Il faut attendre un moment de calme, puis courir pour sauver sa peau et prier pour ne pas avoir à faire la queue !

Selon le circuit sur lequel vous vous trouvez, les toilettes peuvent parfois se situer à une centaine de mètres, ce qui fait que dans certains cas, vous n'avez aucune chance. Et c'est ce que je n'aime pas. Plus rien n'est naturel. Aujourd'hui, il faut réfléchir à chaque geste. Je suis sûr que je m'y habituerai, mais pour l'instant, c'est bizarre. Ce qui est bien, c'est que presque tous ceux qui m'abordent, quel que soit le pays ou la situation, sont polis. Ils sont parfois un peu trop enthousiastes, mais ce n'est pas grave. Il faut savoir s'élever au-dessus de ces choses. Nous ne pouvons certainement pas commencer à demander aux gens d'être indulgents avec nous simplement parce que nous sommes à la 20e course de la saison et que nous nous sentons fatigués. Pouvez-vous imaginer ? *S'il te plaît, Mexico. Vas-y doucement avec le pauvre Günther. Il est un peu fatigué.* Chaque Grand Prix est spécial pour les habitants du pays où il se déroule. Fatigués ou non, nous devons leur offrir le même traitement et la même expérience. Et nous le faisons.

Au fait, j’ai parlé à Stefano tout à l’heure, et apparemment, on attend environ 400 000 personnes ce week-end. Donc 400 000 Mexicains fous ! Quelqu’un, passez-moi la tequila !

12 h 00

Je parlais tout à l’heure à Pete Crolla de notre histoire au Mexique, et il m’a rappelé que l’une des raisons pour lesquelles nous avons toujours été mauvais ici, c’est l’altitude, qui fait que parfois, pendant une course, nous devons ouvrir en grand notre système de refroidissement. Et lorsque l’on ouvre le système de refroidissement d’une F1, on perd de l’appui aérodynamique. J’essaie d’expliquer les choses en termes simples pour qu’elles soient compréhensibles pour tout le monde. Cette année, les voitures ont des plus gros systèmes de refroidissement, donc ça devrait aller.

18 h 00

Les essais libres se sont bien déroulés. Pietro a roulé à la place de Kevin en FP1, mais il a eu un problème de turbo et a dû rentrer après trois tours. Mick a passé une bonne journée et a réussi à effectuer l’ensemble de son programme d’essais. Il devrait être prêt pour demain. Kevin a réussi à effectuer la majeure partie de son programme d’essais lors de la FP2, malgré un changement de moteur, bien qu’il n’ait pas eu assez de temps pour rouler avec les pneus de course. Nous pouvons nous en accommoder. Bien que le problème du système de refroidissement ait été résolu, nous ne sommes toujours pas au niveau que nous souhaitons atteindre et n’arrivons pas à comprendre pourquoi. Nous sommes à peu près sûrs que c’est lié à l’altitude, mais nous devons y travailler et y remédier. Ce qui me rappelle que je dois en parler à l’équipe en Italie. Elle travaille sur la voiture de l’an prochain, et les messages qui en ressortent en ce moment sont plutôt positifs. Pas de panique. Pas de paranoïa. Qu’est-ce qui se passe ? Il reste moins de quatre mois avant les essais. C’est fou, non ?

Quoi qu’il en soit, à travers la porte de mon bureau, je peux voir environ 200 personnes qui traînent à l’extérieur de notre réceptif, en regardant vers

moi et en tenant chacune un putain de téléphone. Et je dois aller aux toilettes !

22 h 00

Maintenant que je suis de retour à l'hôtel de l'équipe, je peux vous parler de la réunion qui s'est tenue plus tôt au sujet des drapeaux noir et orange. La FIA a expliqué que si des erreurs avaient été commises, c'était pour deux raisons : la difficulté d'évaluer le niveau des dégâts et la difficulté de suivre l'état de vingt voitures de manière cohérente. Cela a entraîné une répartition inégale des drapeaux (sans blague !), et à ce que des voitures sûres soient considérées comme dangereuses.

Le résultat de la réunion a été que, avec effet immédiat, la FIA limiterait l'utilisation des drapeaux noir et orange aux cas où une voiture a subi des dommages significatifs à un composant structurel. Ils ont ensuite donné plusieurs exemples de ce qui ne serait pas considéré comme pouvant faire l'objet d'un drapeau noir et orange, à savoir : une plaque d'extrémité d'aileron avant cassée, un élément de carrosserie mineur défectueux tel qu'une ailette de conduit de frein ou (ce qui n'a pas été une grande surprise) un rétroviseur endommagé, ou un rétroviseur qui s'est envolé.

Ils ont terminé la réunion en disant qu'ils allaient discuter avec les équipes de la manière dont les critères pourraient être affinés pour la saison prochaine et qu'ils espéraient qu'entre-temps, ils auraient fait assez d'efforts pour résoudre le problème à court terme.

Oui et non.

Le fait que cela ne devrait pas se reproduire est évidemment encourageant, mais de notre propre point de vue, nous devons maintenant monter un dossier sur les dégâts qui ont déjà été causés. Je n'ai pas l'intention de laisser traîner les choses. Une erreur, c'est déjà bien, mais trois, c'est la pagaille assurée. Pour mettre les choses en route, Pete a demandé à notre responsable de la stratégie, Faïssal, d'examiner les stratégies de course respectives et d'estimer les positions d'arrivée au cas où les drapeaux noir et orange n'auraient pas été déployés. Cela ne prouvera évidemment rien, mais cela fera partie de notre dossier. Je reviendrai vers vous avec les résultats.

Samedi 29 octobre 2022 – Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico, Mexique

10 h 00

Je crois que si nous n’avions pas gagné ces points à Austin, l’équipe aurait eu beaucoup de mal à s’en sortir. En arrivant à Austin, j’avais un peu peur qu’elle ne parvienne pas à tenir jusqu’à la fin de la saison. Je ne veux pas dire que je craignais qu’ils s’effondrent tous. Quand on est fatigué et qu’on veut rentrer chez soi, on peut commettre des erreurs. Et surtout quand on vit une saison comme la nôtre. Je sais que je me répète, mais c’est vrai. Nous avions besoin de quelque chose pour franchir la ligne et heureusement, c’est arrivé.

Quoi qu’il en soit, il m’a fallu près d’une demi-heure pour franchir l’entrée du paddock tout à l’heure. Heureusement que je suis assez grand, car si j’avais été un petit gabarit comme la plupart des pilotes, j’aurais été piétiné à mort. Comment Yuki Tsunoda fait-il pour s’en sortir ?

18 h 00

Les deux phrases suivantes, qui résument les essais libres, résument également notre saison jusqu’à présent, je pense. Kevin a atteint la Q2, ce qui est une première pour Haas au Mexique. Puis il a reçu une pénalité et s’est retrouvé en P19. C’est la même chose pour Mick. Il était en route pour la Q2 au minimum (Jésus-Christ, il était rapide !), mais il a coupé un virage, et son temps a été effacé. Comme d’habitude, c’est un cercle vicieux ! Dire que je suis déçu serait un euphémisme, mais je suis trop fatigué pour me plaindre davantage. Je vais maintenant marcher jusqu’à ma voiture, ce qui me prendra environ quatre heures, puis rentrer à l’hôtel, me coucher et m’endormir.

Buenas noches.

Dimanche 30 octobre 2022 – Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico, Mexique

18 h 00

Pas de rythme. L’altitude ? Qui sait ? Mick 16e. Kevin 17e.
Que de la merde !
Adiós.

Vendredi 4 novembre 2022 – Aéroport de Charlotte, Caroline du Nord, États-Unis

Demain, c’est le lancement officiel du Grand Prix de Las Vegas. Environ 40 000 personnes sont attendues. 40 000 ! Pas mal pour un sport mineur. Je ne sais pas tout ce qui est prévu, mais la semaine dernière, Stefano m’a demandé si je voulais faire une apparition, et j’ai accepté. Gertie vient avec moi. Mais pas Greta. Vous pensez vraiment que j’emmènerais ma fille à Las Vegas ? Je vais aussi y tourner un petit film promotionnel pour le Grand Prix, aux côtés de Kevin. Enfin, pas vraiment *aux côtés de* Kevin. Nous tournons nos parties séparément, et, pour autant que je sache, il a déjà fait la sienne.

Tout ce que je sais de l’événement pour l’instant, c’est que Lewis Hamilton, George Russell et Sergio Pérez conduiront leurs voitures sur la piste pendant un certain temps avant d’être interviewés sur la scène principale par Naomi Schiff et David Croft. Tout cela servira de préparation pour l’événement principal, bien sûr, c’est-à-dire moi. Après, il y aura un concert d’un groupe appelé Th Killers. Je n’ai pas la moindre idée de qui ils sont, mais apparemment, ils sont plutôt bons. Ce sera un peu amusant et Gertie a hâte d’y être.

Samedi 5 novembre 2022 – Caesars Palace, Las Vegas, Nevada, États-Unis

14 h 00

Je viens de réaliser des interviews dans une suite du Caesars Palace. C'est assez impressionnant. Je pensais l'avoir reconnue de *Very Bad Trip*, mais apparemment, la suite a été recréée quelque part à Hollywood. Compte tenu de ce qui s'est passé dans le film, je ne suis pas vraiment surpris ! J'ai également joué mon rôle pour le film promotionnel ici. Ils n'ont pas menti sur les chiffres. Il y a déjà du monde partout. C'est complètement fou. Plus tard, nous aurons les voitures, et ensuite, les interviews sur la scène principale. J'ai d'abord besoin de me reposer. Ensuite, j'ai besoin d'un grand verre. Je pense que je l'ai bien mérité.

19 h 00

Putain de merde ! Je ne savais pas vraiment à quoi m'attendre, mais c'était vraiment hors norme. Le seul problème que je vois pour les pilotes lors du Grand Prix de l'année prochaine, c'est de se concentrer sur la course. Il y aura tellement de distractions pour eux. Notamment un milliard de spots et plusieurs centaines de milliers de personnes en train de se foutre sur la gueule ! L'événement était tout simplement incroyable. Il y avait des drones partout qui lançaient des feux d'artifice, et une véritable tempête de voitures sur la piste. Je ne sais pas comment je vais faire l'année prochaine, avec tous les selfies. J'ai été pris d'assaut à la sortie de l'hôtel, et il m'a fallu près de quatre-vingt-dix minutes pour en finir. C'était complètement fou ! Sympathique, mais fou. Ensuite, lorsque j'ai été présenté sur la scène, tout le monde est devenu dingue. On se serait cru en Australie. Je suis un branleur italien avec un gros nez, un accent bizarre et un nom allemand. Qu'est-ce que ces gens peuvent bien me trouver ?

Il y a quelques années, quelqu'un m'a suggéré d'avoir un garde du corps lors des courses, et, au début, j'étais tout à fait contre. « Pourquoi aurais-je besoin d'un garde du corps ? ai-je dit. Je ne suis pas Lewis Hamilton ! » On

m’a répondu que dans certaines régions du monde, il y avait des risques d’enlèvement. Je le savais déjà, mais je n’avais jamais pensé un seul instant que je ferais partie des victimes potentielles. Pouvez-vous imaginer une bande de kidnappeurs retournant chez leur patron après une dure journée de travail ?

— Qu’avez-vous trouvé aujourd’hui, les gars ?

— Un Günther.

— Ça vaut combien ?

— Absolument rien, on dirait !

L’année dernière, au Brésil, j’avais un garde du corps. Mais il n’était pas très futé, et il a fini par faire tomber son arme dans ma voiture. J’ai dit : « Qu’est-ce que tu fais, mec ? Tu veux nous tuer tous les deux ? » Cela m’a découragé, et, depuis, je n’ai plus de garde du corps qu’au Mexique, et uniquement parce qu’on me l’a demandé.

OK, Gertie et moi allons dîner au restaurant de Gordon Ramsay. *Hell’s Kitchen*, je crois que ça s’appelle. J’ai rencontré Gordon plusieurs fois maintenant, et c’est un bon gars. Il est blond, il est écossais. Il jure un peu trop, mais personne n’est parfait. Je ne serais pas fâché d’avoir rencontré mon rival pour la boîte à gros mots !

Jeudi 10 novembre 2022 – Circuit d’Interlagos, São Paulo, Brésil

11 h 00

J’ai atterri à São Paulo à 6 h 30 ce matin, après un vol de nuit plutôt merdique. Il m’a fallu plus d’une heure pour passer l’immigration et deux de plus pour aller de l’aéroport à la piste. Est-ce que je me plains ? Bien sûr que oui ! Je suis épuisé. Mais que voulez-vous, dans une ville d’un milliard d’habitants, c’est la folie. Mais j’adore ça. Les Brésiliens sont très attachés à la F1 et la comprennent, ils sont toujours très chaleureux et accueillants. Ce sera un bon week-end. Enfin, j’espère. Je l’ai déjà dit à plusieurs reprises.

Vendredi 11 novembre 2022 – Circuit d’Interlagos, São Paulo, Brésil

7 h 50

Au Brésil, je me rends toujours en voiture sur le circuit, ce qui me permet d’aller et venir à ma guise. Le seul problème, c’est la circulation. Bien qu’il n’y ait que 12 km entre l’hôtel et le circuit d’Interlagos, il faut parfois plus d’une heure pour s’y rendre, surtout en semaine. Aujourd’hui, comme c’est vendredi, je m’attends au pire. Mais on ne sait jamais. Peut-être que j’aurai de la chance pour une fois ?

9 h 45

Jésus-Christ ! C’est le pire trajet que j’ai jamais fait. Une heure trois quarts ! Pour ne rien arranger, lorsque j’étais coincé dans les embouteillages, des vendeurs ambulants n’ont pas cessé d’essayer de me refourguer des casquettes Mercedes. J’ai répondu : « Ça va, merci beaucoup, les gars ! Et au fait, où sont les casquettes Haas contrefaites ? »

Il semble que *Drive to Survive* soit devenu un peu plus populaire ici, car, lorsque je suis arrivé à l’entrée, quelques personnes ont entouré la voiture et ont commencé à scander mon nom. J’ai d’abord pensé qu’il s’agissait d’une bande de lyncheurs, puis je me suis souvenu que je ne travaille plus pour Red Bull. Je plaisante !

Quand on arrive à Interlagos, il y a des escaliers qui mènent du parking au paddock, et, chaque année, il me faut plus de temps pour les monter. J’ai besoin d’un monte-escalier. Quoi qu’il en soit, heureusement, il n’y avait pas trop de chasseurs de selfies à l’entrée, et j’étais dans mon bureau en quelques minutes. Qu’est-ce qui m’attend aujourd’hui ? Je n’en ai aucune idée. Si l’on se fie à notre histoire, pas grand-chose. Deux points en 2018, et à part ça, rien. Nous devrions être assez rapides, mais avec une météo aussi imprévisible, qui sait ? Nous nous battons pour la 8^{e} place des constructeurs en ce moment avec AlphaTauri, alors notre principal objectif est de faire mieux qu’eux. Pour mettre les choses en perspective, la différence de prix

entre la 8e et la 9e place du Championnat constructeurs, c'est 10 millions de dollars.

10 h 00

PUTAIN ON EST EN POLE !!!

Quand j'ai dit tout à l'heure que tout pouvait arriver, je voulais dire que nous pouvions être éliminés en Q1 ou atteindre la Q3. Eh bien, nous avons fait mieux que cela aujourd'hui. Nous sommes allés tout en haut, bébé. Cela fait encore un peu bizarre de le dire, et encore plus de l'écrire. J'étais impatient d'appeler Gene, et il était aux anges. En silence, mais il était très content. Ensuite, j'ai appelé Gertie. Il est évident qu'elle a été à mes côtés à chaque étape depuis que nous avons créé Haas, et, par association, elle est passée par toutes mes émotions. À un degré moindre, peut-être, mais tout ce que je ressens, elle le ressent aussi. Jusqu'à aujourd'hui, notre meilleure qualification était celle d'Imola cette année, quand Kevin a obtenu la 4e place. C'était assez incroyable, mais là, c'est à une autre échelle. Vous voyez les choses d'un autre œil lorsque vous décrochez la pole position. Vous existez dans un monde différent, et quand vous y êtes, cela ouvre de nouvelles perspectives, de nouveaux rêves.

Ce n'est pas le premier grand succès que je remporte à la tête d'une équipe de F1. Vous vous souvenez de Jaguar, l'écurie que je dirigeais avec Niki Lauda ? En 2003, notre pilote Eddie Irvine a terminé 3e à Monza. Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que cette voiture était la plus grosse merde jamais fabriquée. Elle avait été construite avant que Niki et moi n'arrivions, et nous nous sommes donc contentés de la faire courir. Je me souviens d'avoir été avec Niki et Eddie, après la course. On s'est tous dit : « Mais comment est-ce possible ? »

Le seul avantage de cette voiture – et je dis bien le *seul* – était qu'elle n'avait pratiquement aucun appui aérodynamique, alors sur les circuits à grande vitesse comme Monza, elle était correcte. Si elle ne tombait pas en panne, bien sûr. À l'époque, notre seul objectif était de terminer une course, pas de monter sur le podium. Sur les seize autres courses de la saison, Eddie a fini six fois et abandonné dix ! Cela a toujours été le problème majeur de Jaguar, en dehors de toutes les autres merdes. En cinq saisons, ils ont enregistré soixante-neuf abandons. À titre de comparaison, en sept saisons

chez Haas, nous en avons eu cinquante-cinq, avec beaucoup plus de courses au calendrier.

Je me souviens de la présentation de cette voiture comme si c'était hier. À l'époque, le lancement d'une F1 était toujours très spectaculaire, même si elle était très mauvaise. Nous avons lancé la nôtre à la base de recherche et de développement de Jaguar à Whiteley. Nous étions aussi la première équipe à le faire, donc la presse et les médias étaient partout. Juste avant le lancement, Niki a eu une réunion avec les techniciens, et, quand il est sorti, il était absolument furieux. « Vous savez que la voiture de l'année dernière était merdique, n'est-ce pas ? a-t-il dit. Eh bien, apparemment, celle-ci sera encore pire. » Je n'ai jamais vu un homme aussi enragé de toute ma vie. Niki voulait du sang ! Ce n'était pas seulement le fait que l'équipe avait fait un pas en arrière qui l'énervait. Même si cela représentait environ 95 % des raisons de sa colère. Il était sur le point de se présenter devant une centaine de journalistes et de leur dire à quel point sa voiture était géniale, alors qu'elle n'était qu'un tas de merde ! Je me souviens que Niki m'a dit :

— Hé, Günther. Qu'est-ce que je vais bien pouvoir leur dire ?

— Dis-leur que c'est de la merde, mais que ça va s'améliorer.

— Je ne veux pas leur *dire* que la voiture est merdique, car cela gâcherait la surprise ! Non, j'ai pris ma décision. Qu'ils le découvrent par eux-mêmes.

J'oublie toujours qu'au moment où ce livre sera publié, tout le monde saura ce qui s'est passé. Je vais donc essayer de raconter les événements de mon point de vue et d'expliquer ce que cela signifie pour une équipe comme Haas.

OK, tout d'abord, les qualifications. Il a plu entre les essais libres et la Q1, donc les deux pilotes sont partis en intermédiaires. Je pense que Gasly a été le premier à passer aux pneus tendres, et tout le monde a rapidement suivi. Le premier tour de Kevin a été effacé parce qu'il avait dépassé les limites de la piste, mais lorsqu'il est passé aux pneus softs, il a réussi un chrono de 1 :13.954 qui l'a envoyé en Q2. Malheureusement, Mick était à presque trois secondes de Kevin et s'est retrouvé P20. Il pensait que la piste était plus humide et a sous-estimé l'adhérence. Il était évidemment frustré, mais moi aussi.

Les conditions météo sont restées mitigées en Q2, mais après être rentré pour mettre un nouveau train de pneus softs, Kevin a signé un chrono de

1 :11.40, synonyme de 7e place et donc de Q3. Tout se passait vraiment bien.

L'effet de ce type de chrono et de situation est assez fascinant. L'ordre des choses est menacé, alors tous les riches bâtards en haut de la pile commencent à s'inquiéter, et tous les pauvres gens à se frotter les mains. Bien sûr, lorsque la Q3 a commencé, le ciel s'est assombri, et quand tout le monde s'est mis à mouiller son short, nous avions une décision à prendre : envoyer Kevin en pneus softs ou en pneus intermédiaires.

En raison de notre position dans la voie des stands, les plus proches de la sortie, pour une fois, nous avons pu faire en sorte que cela fonctionne pour nous. Nous l'avons mis sur des pneus softs, l'avons envoyé en premier et avons espéré qu'il puisse faire un bon tour avant qu'il ne pleuve. C'était le plan. Je me souviens d'avoir regardé la file d'attente se former derrière Kevin depuis le muret des stands. Ils sont restés là pendant plus d'une minute, et le bruit était vraiment assourdissant. Pendant ce temps, la température des pneus baissait. Je me souviens avoir dit :

— Laissez-les partir !

Quelques secondes plus tard, les feux sont passés au vert.

— OK, la voie est libre, mon pote, a dit Mark, le nouvel ingénieur de Kevin.

Et c'est tout. Il n'était plus là. Nous avions tenté notre chance, et il ne nous restait plus qu'à prier pour que ça marche.

Kevin a finalement réussi un chrono de 1 :11.674.

— Où est-ce que je me trouve ? a-t-il demandé à Mark.

— Tu es P1, mon pote.

— Vous plaisantez, vous vous moquez de moi, a-t-il répondu.

Je me suis dit : *Ne nous emballons pas ! Nous pourrions obtenir un drapeau noir et orange pour quelque chose !*

— Descends de ton tabouret et fais une danse de la pluie, ai-je dit à Ayao. Allez, vite ! Nous avons besoin d'aide.

— Pas besoin, a-t-il répondu. Regarde…

Je me suis retourné sur mon tabouret et j'ai vu une forte pluie tomber sur la voie des stands. Quel timing ! Les pilotes venaient d'entamer leur deuxième tour, et Pérez allait très vite dans le premier secteur. Jésus-Christ. Merci pour ça !

J’ai demandé à Pete :

— Combien de temps la pluie va-t-elle durer ?

— Environ une demi-heure, a-t-il répondu.

Ce dont je me souviens ensuite, c’est d’avoir entendu que George Russell était sorti de la piste au virage 4.

— C’est un drapeau rouge, a dit Pete. Il reste huit minutes et dix secondes. Kevin est toujours en tête.

Pendant quelques secondes, nous sommes restés tous les trois assis sur le muret des stands à essayer de comprendre ce qui pouvait bien se passer. Nous nous sommes brûlés les doigts tellement de fois cette saison que nous nous attendions franchement à ce qu’on nous enlève ce résultat. Au bout d’une minute, personne n’avait trouvé la moindre idée, et c’est donc arrivé. Nous étions en pole !

Voilà, c’est ce qui s’est passé d’après mes souvenirs.

Le seul membre de l’équipe qui n’a pas vraiment pu participer aux célébrations est Mick. Il a été très aimable et a félicité tout le monde, mais il est manifestement blessé. En fin de compte, la grille ne ment pas, et il est à l’opposé de Kevin. C’est facile pour moi de dire cela, mais il doit essayer d’en tirer quelque chose de positif. Quelque chose qui l’aidera à s’améliorer et à devenir plus fort. S’il avait le même âge et la même expérience que Kevin, ce serait beaucoup plus difficile pour lui. Il est jeune et il survivra à cet échec. La meilleure chose qu’il puisse faire, c’est revenir demain et faire la course de sa vie. J’espère qu’il le fera.

Qu’est-ce que cela signifie pour l’équipe Haas ? Tout d’abord, c’est évidemment une récompense pour tout le travail acharné que les gars accomplissent semaine après semaine. Peu importe qu’on se qualifie à la 20^{e} place ou qu’on fasse la pole position comme aujourd’hui, ces gars-là font la même chose à chaque fois, avec la même quantité d’efforts et la même attention aux détails. Dans la grande majorité des cas, ce qui se passe ensuite n’est pas de leur ressort, alors le fait de maintenir ce niveau de qualité est la preuve de leur professionnalisme.

Certains pourraient penser que travailler pour une écurie de F1 est un job comme les autres. Après tout, nous sommes payés comme tout le monde, et cela nous permet de garder un toit au-dessus de nos têtes. Mais ce n’est pas la raison pour laquelle nous sommes ici. Les gens qui travaillent pour nous

veulent faire partie d’une équipe qui progresse le plus possible et réalise des choses. C’est une autre case que nous avons cochée ensemble. Nous avons eu des points, de meilleurs tours, et maintenant, une pole position. Prochain objectif, le podium. Cela peut paraître un peu cucul, mais travailler pour une petite équipe comme Haas *est* un mode de vie, et tout ce qui se passe dans l’équipe compte, qu’il s’agisse d’une crevaison qui vous fait sortir des points, d’un drapeau noir et orange qui vous donne envie de tuer quelqu’un et vous fait presque faire une crise cardiaque, ou d’une pole position comme celle d’aujourd’hui. Parce qu’on le vit au jour le jour, on ressent tout de manière très intense, et la pole position de Kevin nous rappelle pourquoi nous faisons cela.

Les poles sont une routine pour des équipes comme Red Bull et Mercedes, donc on s’y attend. Je ne dis pas que cela ne veut rien dire quand les grandes équipes décrochent une pole ou gagnent une course, mais le niveau de réussite ressenti par un membre de l’équipe sera certainement mesuré en partie par sa contribution, et donc plus l’équipe est petite, plus on se sent investi. Pas seulement quand tout va bien, mais aussi quand tout va mal.

J'ai dit tout à l’heure qu’être en pole signifie qu’on existe dans un monde différent : en plus de créer de nouveaux rêves, cela crée aussi une nouvelle réaction. Non seulement de la part des fans et des gens qui vous entourent, mais aussi de la part du sport en général. Lorsqu’il a été confirmé que Kevin était en pole position, le public a poussé un rugissement comme quand un héros local remporte un Grand Prix ou quand un pilote gagne un championnat. C’était tout simplement incroyable. J’étais sur le muret des stands avec Pete et Ayao, et quand je me suis retourné, toute la tribune était debout, folle de joie. Ils étaient fous de nous. De Haas. J’ai ensuite regardé le garage, et, bien sûr, ils étaient tous encore plus fous. Plus tard, j’ai vu que certains d’entre eux étaient en larmes. Pendant quelques instants, je suis resté assis et ai tout absorbé. Je ne sais évidemment pas du tout si une telle chose se reproduira un jour chez Haas. J’espère que ce sera le cas, mais je voulais savourer chaque seconde. Lorsque j’ai finalement traversé la voie des stands pour rejoindre les gars dans le garage, le rugissement des tribunes a repris, et je me souviens d’avoir levé les mains en l’air pour célébrer avec eux. *Oui, nous l’avons fait !*

Les deux heures qui ont suivi sont un peu floues pour être honnête. J'ai dû être félicité par au moins un millier de personnes différentes, et chacune d'entre elles pensaient ce qu'elle disaient et étaient heureuse pour nous. Tous les fans, tous les journalistes, tous les pilotes et tous les directeurs d'équipe. Ce n'est pas seulement bon pour Haas, vous savez. C'est bon pour la Formule 1. Tout le sport célèbre quelque chose ensemble. Je ne vois pas d'autre sport où une telle chose pourrait se produire.

Lorsque Kevin est revenu dans le garage, il a sauté en dehors de la voiture, il est monté dessus, il a sauté partout, il est devenu complètement fou. Puis les embrassades ont commencé. Tous les membres de l'équipe étaient présents, et tout le monde voulait le féliciter. Je suis si heureux pour le petit Viking. Il est passé par toutes les émotions connues de l'homme dans sa carrière en F1 jusqu'à présent, sauf l'émotion que vous ressentez lorsque vous décrochez une pole ou que vous gagnez une course. Être premier, en d'autres termes. C'est la même chose pour chacun d'entre nous. Nous ressentons tous une version de cette émotion en ce moment, et c'est assez incroyable. J'ai regardé la vidéo de sa sortie de voiture une dizaine de fois déjà. S'il a endommagé la voiture, je lui botterai son petit cul. Viking ou pas Viking !

Stuart m'a ensuite conduit au paddock pour communiquer aux médias. Et pas seulement quelques médias. Tous les médias ! Tous les journalistes et toutes les chaînes de télévision voulaient nous parler, à Kevin et à moi. Et vous savez quoi, nous voulions leur parler aussi ! Lorsque je suis sorti du garage, les applaudissements ont recommencé, sauf que les gens qui applaudissaient étaient juste devant moi. Putain, c'était fort ! Tout le monde aime voir des visages souriants, mais quand ils sourient à cause de quelque chose que votre équipe a réalisé… C'est très spécial.

Si je devais mettre en bouteille une partie de la journée, ce serait le moment où j'ai réalisé que nous avions la pole. Dans la voie des stands, nous avons évidemment tous les chronos devant nous, et je me souviens avoir vu le nom de Kevin tout en haut de la feuille de temps. Et puis la pluie a commencé à tomber. « Ayao, Pete, ai-je dit. Ça y est. On a une pole. Une putain de pole ! » Je crois qu'ils sont restés bouche bée. Ils sont restés assis là, avec un sourire béat. C'est un moment dont j'avais rêvé, pour lequel je m'étais battu depuis la création de l'équipe avec Gene, et il restera gravé dans ma mémoire pour le reste de ma vie. Comme je l'ai dit à Kevin après

la séance, quoi qu’il arrive demain, personne ne pourra jamais nous enlever cette pole.

Samedi 12 novembre 2022 – Interlagos, São Paulo, Brésil

10 h 00

Je ne sais pas si la population brésilienne a reçu l'ordre de regarder *Drive to Survive*, mais le nombre de personnes qui veulent une photo aujourd'hui, par rapport à hier et à jeudi, est tout simplement absurde. J'ai dû poser pour environ trois cents personnes déjà. Tout a commencé lorsque j'étais à environ 800 mètres d'Interlagos, à un feu rouge. Quelqu'un a crié « GUENTHEEER ! », et, avant que je ne m'en rende compte, ma voiture était entourée de Brésiliens fous furieux. Heureusement, deux policiers sont venus me sauver, sinon je serais encore là-bas.

Lorsque j'ai finalement atteint l'entrée du circuit, cela a recommencé. La circulation était à l'arrêt, donc je ne pouvais m'échapper nulle part. Je ne parle pas la langue, donc je n'ai aucune idée de ce qu'ils me disaient, à part « GUENTHEEER ! ». J'espère que c'était un compliment. Mais je n'ai oublié personne. Ils ont tous eu droit à un selfie, qu'ils le veuillent ou non ! Je dois dire que c'est beaucoup plus rapide que de signer des autographes.

Le moment qui m'a pris le plus de temps est celui où je suis arrivé à l'entrée du paddock. Après avoir grimpé tous ces escaliers, j'étais en état de choc, et je n'étais pas en mesure de me battre. « GUENTHEEER ON T'AIME !!! » J'ai dû faire au moins 200 selfies, et, à la fin, l'un des agents de sécurité a dû me tirer à travers les barrières et me pousser vers les tourniquets.

Tout le monde est encore sous le choc de la journée d'hier. Les gars de MoneyGram International sont de nouveau avec nous, et ils passent un excellent week-end. Depuis que nous avons annoncé le parrainage juste avant Austin, nous avons marqué deux fois plus de points et obtenu une pole position, c'est donc un bon début ! Ils nous portent bonheur, c'est évident, alors il faut qu'ils viennent à chaque course. Plus tard, nous allons tous dîner dans un restaurant appelé Barbacoa, où je suis déjà allé et qui est excellent. Ils y font la meilleure viande du monde, et, pour me préparer, je n'ai pas mangé de viande ces deux derniers jours. Je n'ai aucune idée de la

raison pour laquelle je vous raconte cela. Ce sont juste des conneries ennuyeuses ! Nous avons une course dans quelques heures.

13 h 00

Les messages de félicitations continuent d'arriver, tant en personne que sur mon téléphone. Nous commençons à mesurer la véritable réaction à ce qui s'est passé, et, pour être honnête, je pense que nous avons été pris par surprise. Tout le monde semble être fan de Haas en ce moment, et je suppose que c'est parce que la plupart des gens aiment quand un outsider réussit. Cela me convient parfaitement. Selon Stuart, les réseaux sociaux ont participé activement. L'un des posts Instagram d'hier a reçu plus d'un million de likes. Cela ne signifie rien du tout pour moi, mais Stuart, lui, est ravi, et toute son équipe dit que c'est très bien. Ce type de couverture et d'engagement représente évidemment une belle opportunité pour nous, et ils ont travaillé d'arrache-pied pour s'assurer qu'on saute tout de suite sur l'occasion. C'est une période passionnante pour Haas F1.

Alors, qu'est-ce que j'attends de la course d'aujourd'hui ? Eh bien, même si nous sommes satisfaits de la pole, notre réaction doit être professionnelle. Nous ne sommes qu'à la moitié du week-end, et nous avons une Course Sprint, puis un Grand Prix devant nous. En d'autres termes, le travail n'est qu'à moitié fait. Il en va de même pour la course. Même si les qualifications ont été extraordinaires, si nous ne rentrons pas à la maison avec des points, ce ne sera pas aussi bien. Je sais que Kevin sera déçu. Nous sommes également réalistes quant à nos chances. La chance a joué un rôle dans notre pole position, et personne ne pense un seul instant que nous allons maintenant remporter la victoire. Ce serait absolument génial si nous le faisions, mais ce n'est pas très probable. Il y a sans doute six voitures plus rapides que la nôtre et quatre autres qui le sont tout autant. Un podium est toujours possible, mais il faudrait des surprises. Être dans les points. C'est notre objectif.

18 h 00

Kevin a terminé 8^{e} de la Course Sprint, et Mick 12^{e}, c'est donc un point dans la poche et une performance bien meilleure de la part de Mick. C'est

drôle : depuis hier, nous arrivions plutôt bien à contenir nos excès d'optimisme, et pourtant, il y a quand même eu une période, en tout début de course, où j'ai commencé à rêver un peu. Kevin a pris un très bon départ, et, après un tour, il avait environ une seconde d'avance sur Verstappen. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à rêver.

Il y a eu quelques batailles derrière Kevin, mais lorsque les choses ont commencé à se calmer, il a été progressivement rattrapé et s'est retrouvé en queue de peloton. Kevin a fait exactement ce qu'il fallait, et ce point supplémentaire nous donne deux longueurs d'avance sur AlphaTauri, à deux courses de la fin. Mick a gagné huit places, et je pense que cela l'a aidé à retrouver un peu de confiance. La journée d'hier l'a beaucoup affecté, et le fait de revenir comme ça et de faire une bonne course montre qu'il a du caractère.

Le fait qu'il soit en bonne position pour demain le met aussi dans de bonnes conditions.

Dimanche 13 novembre 2022 – Interlagos, São Paulo, Brésil

8 h 00

Je ne sais pas d'où ça vient, mais tout à coup, j'ai une toux de chameau. Je me sens comme une merde et j'ai l'impression que je vais mourir ! J'allais bien quand je suis sorti hier soir avec les gars de MoneyGram. Je n'ai bu que deux petits verres de vin. Mais j'ai un peu trop mangé. Quoi qu'il en soit, cela n'a rien à voir avec cette toux foudroyante. La seule explication plausible, c'est la baisse brutale de la température hier. Si cela continue, je devrai peut-être consulter le médecin de la F1. Pauvre Günther.

13 h 00

Le médecin dit que c'est peut-être dû au changement de température et que je devrais boire beaucoup d'eau. Quoi, vous voulez dire par opposition au whisky ? Au moins, il ne m'a pas dit d'essayer de me reposer. Je dormirai quand je serai mort !

21 h 30

J'étais trop en colère pour écrire quoi que ce soit jusqu'à présent. Ou du moins quelque chose qui ne me mettrait pas dans de sérieux ennuis avec la FIA. Je n'en ai presque plus rien à faire. J'admire leur constance, cependant. Si nous étions aussi constants qu'eux, nous serions déjà dans le trio de tête. Malheureusement, nous sommes l'équipe qui semble souffrir le plus de leurs erreurs, et j'en ai assez.

Laissez-moi vous raconter la dernière débâcle de la FIA. Kevin s'est fait sortir par Ricciardo au virage 8 lors du 1er tour de la course. En soi, c'est évidemment de la merde, mais ensuite il a été laissé là, au milieu de la piste, pendant plus de deux heures ! Personne n'est venu le chercher. Quand vous êtes sorti comme ça si tôt dans une course, tout ce que vous voulez, c'est rentrer au garage, vous calmer et être avec votre équipe. Au lieu de cela, Kevin s'est retrouvé en plein milieu d'Interlagos avec quelques milliers de

fans pour seule compagnie. Imaginez si cela avait été Lewis Hamilton. Il aurait été mis en pièces ! Et Kevin était furieux, vous savez. Sérieusement énervé. D'habitude, il est plutôt placide, mais pas aujourd'hui. Il voulait du sang ! Celui de Ricciardo et celui de la FIA, de préférence.

En parlant de McLaren, savez-vous ce qui s'est passé ? Apparemment, ils ont essayé de rejeter la faute sur Kevin devant les commissaires ! J'ai reçu un message de leur directeur général, Zak Brown, qui s'excusait tout à l'heure, mais son équipe a essayé de nous faire porter le chapeau. Il faut qu'il leur parle et je lui ai envoyé un texto tout à l'heure pour le lui dire. Mick a terminé 13e, ce qui signifie que tous nos espoirs ont été réduits à néant. Au moins, AlphaTauri n'a pas marqué de points. À un moment donné, il semblait que Gasly pourrait en marquer, mais il a reçu une pénalité de cinq secondes pour excès de vitesse dans la voie des stands. Il ne reste plus qu'une course à disputer.

Sur le chemin du retour à l'hôtel, j'ai appelé Ronan Morgan au bureau de la FIA et Mohammed Ben Sulayem. Ronan était le copilote de Mohammed à l'époque des rallyes, et il est maintenant son bras droit. Je n'ai rien caché à aucun d'entre eux. En fin de compte, les erreurs commises par les employés de la FIA, en plus de laisser un pilote coincé au milieu d'une piste de course en folie pendant deux heures parmi des milliers de fans, auraient potentiellement pu coûter des millions de dollars à Haas. De plus, si AlphaTauri marque des points lors de la dernière course et pas nous, cela pourrait nous coûter dix millions de dollars supplémentaires. C'est aussi grave que cela. La débâcle des drapeaux noir et orange a été une blague toute la saison, et, à chaque fois que je me suis plaint, personne à la FIA n'a été capable de défendre ce qui s'est passé. Et c'était la même chose tout à l'heure. Ni Ronan ni Mohammed n'ont pu plaider en faveur des actions de leurs employés dans aucun des cas que j'ai mentionnés. Nous sommes en F1, pour l'amour du ciel. Pas en Formule régionale ! Quoi qu'il en soit, je leur ai dit que je voulais m'asseoir avec eux à Abou Dhabi et trouver une solution, car je ne laisserai pas les choses en l'état. Il n'en est pas question.

Permettez-moi de vous donner un exemple de l'incohérence de la situation. Vous vous souvenez de la pénalité infligée à Alonso lorsque nous nous sommes plaints de son rétroviseur ? Celle qui nous a fait gagner une place et nous a donné des points supplémentaires ? Eh bien, Alonso et

Alpine ont fait appel de cette décision, et les commissaires ont capitulé. C'était vraiment incroyable. Lorsque nous avons déposé la plainte initiale, nous avons compris que le directeur de course avait dit que nous avions une heure pour la soumettre officiellement, et c'est ce que nous avons fait. Le règlement précise que les plaintes doivent être déposées dans les trente minutes qui suivent la fin de la course (ce qui était la base de l'appel d'Alpine), mais lorsque le directeur de course dit que vous avez une heure, vous le croyez sur parole. Ce qui m'énerve vraiment, c'est que lorsque nous avons eu une réunion à ce sujet, le directeur de course a nié avoir dit ce que nous pensions qu'il avait dit, et il n'a même pas voulu s'excuser. C'est le directeur de course, pour l'amour du ciel ! S'il avait dit : « Bon, les gars, écoutez, j'ai peur d'avoir fait une connerie », nous aurions été d'accord. Agacés, certes, mais en fin de compte, ça aurait été OK. Mais il ne l'a pas fait.

La voiture arrive dans trente minutes pour m'emmener à l'aéroport pour le vol vers Dubaï (nous prenons un autocar pour Abou Dhabi). Je ferais mieux de me ressaisir. Je tousse toujours, d'ailleurs.

Quel week-end ! Il y a vraiment eu de tout.

FIN DE SAISON

Mardi 15 novembre 2022 – Circuit de Yas Marina, Yas Island, Abou Dhabi

17 h 00

Je pense que j'ai peut-être eu la même chose qu'il y a quelques semaines, avant l'Australie. Pas aussi grave, bien sûr. Lorsque j'ai pris l'avion, j'ai dormi jusqu'à Dubaï (dix heures), puis jusqu'à Abou Dhabi, et j'ai encore dormi six heures lorsque je suis arrivé à l'hôtel. Je me sens bien, maintenant, mais j'ai certainement attrapé une sorte de virus.

La grande nouvelle chez Haas, c'est que Gene et moi avons décidé de ne pas retenir Mick pour la saison prochaine et les suivantes. Nous avons choisi Nico Hülkenberg. Je sais que cette décision sera très impopulaire dans certains milieux, mais, comme je l'ai déjà dit, je dois faire ce qui est bon pour l'équipe. Si nous voulons aller de l'avant la saison prochaine, il nous faut un pilote plus expérimenté. Je pense que Mick sait déjà que cela va arriver, et, pour autant que je sache, il est déjà pressenti pour être pilote de réserve chez Mercedes l'année prochaine.

Malgré ce que beaucoup de gens peuvent penser, j'aime bien Mick, et je maintiens que nous l'avons soutenu tout au long de son parcours chez Haas. Aurions-nous pu faire mieux parfois ? Bien sûr que oui. Personne n'est parfait. Mais j'espère que Mick est d'accord pour dire que nous l'avons soutenu. La situation a été difficile pour tout le monde. Elle a aussi été assez politique parfois (surtout vers la fin), et les médias n'ont pas arrangé les choses.

Les retombées lorsque nous l'annoncerons seront probablement un peu merdiques, mais je suis prêt à y faire face. J'ai dû prendre des décisions bien plus difficiles que celle-ci dans ma carrière, et j'ai dû supporter bien plus de merde que tout ce que les médias allemands ou l'oncle de Mick m'ont déjà lancé. Je pense que c'est mon image de blagueur qui donne aux gens une mauvaise impression. Ils pensent qu'il n'y a rien en dessous et que je ne suis qu'une sorte de clown. Je travaille dans le sport auto depuis plus de trente ans, et j'en connais un rayon. Je l'ai déjà dit et je le répète. Cette

équipe est ma vie, et quand il s'agit de la protéger, je suis prêt à affronter n'importe qui. Ne me mettez pas en colère, c'est tout !

Alors, puisqu'on parle de Hulk… Les discussions avec Nico ont commencé il y a un certain temps. L'une des choses qui nous manquaient, je pense, c'était quelqu'un qui avait l'expérience de piloter pour plus d'une équipe, et Nico a évidemment cette expérience. C'est aussi un bon pilote pour les qualifications, et il est très solide. Certains diront qu'il est trop vieux et qu'il n'a pas piloté à temps plein depuis trois ans, mais je n'en ai rien à faire. Si je ne pensais pas qu'il était à la hauteur, je n'aurais pas discuté avec lui. Il a été très enthousiaste. Être pilote de réserve, comme Nico l'a été avec Aston Martin, peut vous donner une très bonne vie. La paie est généralement intéressante (sauf si vous travaillez pour Gene et moi), et vous n'avez pas besoin de faire grand-chose. Je voulais savoir si Nico était prêt à reprendre le travail à temps plein, et, après notre première conversation, je ne l'ai pas rappelé. Je me suis dit que *s'il le voulait vraiment, il me contacterait.* Au cours de la semaine suivante, il a dû m'appeler une dizaine de fois, et j'en suis arrivé à un point où j'ai failli lui dire d'aller se faire foutre. OK, j'ai compris le message !

Je retourne à l'hôtel de l'équipe pour me coucher tôt. Demain sera un grand jour.

Mercredi 16 novembre 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abou Dhabi

17 h 00

J’ai discuté avec Mick tout à l’heure. La conversation n’a pas été facile, mais j’ai expliqué notre position, et j’ai fait de mon mieux pour l’aider à comprendre les raisons pour lesquelles nous ne l’avions pas retenu. Il est en fait assez mature pour un jeune homme, et il a été calme et respectueux tout au long de la conversation. L’une des raisons pour lesquelles il est si déçu, je pense, est qu’il a l’impression d’avoir fait des progrès cette saison. Malheureusement, ces progrès n’ont pas été assez rapides ou constants pour que nous prenions le risque de le retenir. J’aimerais pouvoir dire le contraire, mais je ne le peux pas. Certains penseront que ce sont les accidents qui ont motivé notre décision, mais ce n’est pas vrai. Bien sûr, cela a été un facteur. Mais cela vient aussi d’un manque d’expérience, et nous ne pouvons pas lui donner tout le temps dont il a besoin pour progresser. J’ai dû avoir une conversation similaire avec Kevin et Romain il y a quelques années, mais pour des raisons différentes. Cela n’a pas été facile non plus, mais il fallait le faire.

Nous allons rendre cela public demain afin que tout le monde ait le temps de s’y préparer.

Jeudi 17 novembre 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abou Dhabi

16 h 00

Je suis enfin redevenu moi-même, et juste à temps. Lorsque Stuart a appuyé sur la gâchette tout à l'heure, tout s'est emballé, et j'ai enchaîné les interviews depuis. Apparemment, les réseaux sociaux ne sont pas un bon endroit à visiter en ce moment, surtout si vous êtes un supporter de Haas ou de Günther Steiner. Certaines personnes semblent avoir oublié que le contrat de Mick est arrivé à son terme et que notre seul crime est d'avoir décidé de ne pas le prolonger. Nous ne sommes pas obligés de garder Mick comme pilote l'année prochaine. À notre avis, il n'en a pas fait assez pour que nous lui proposions un nouveau contrat, et c'est donc terminé. Les choses changent, et on passe à la suite.

Au cours des deux dernières années, il y a eu beaucoup d'abus sur les réseaux sociaux. C'est peut-être dû aussi à *Drive to Survive*. Du moins en partie. Certaines des saloperies que nous avons reçues après l'épisode d'Uralkali et de Mazepin étaient tout simplement horribles. Heureusement, je ne regarde pas très souvent, mais, selon Stuart et son équipe, cela s'aggrave. À mon avis, les vrais fans de F1 ne se comportent pas de cette manière. Bien sûr, ils aiment se plaindre parfois. Nous le faisons tous lorsque les choses ne vont pas comme nous le souhaitons. Mais ils le font avec respect. J'espère que j'ai raison, car si les vrais fans de F1 deviennent abusifs comme ces idiots du clavier, ce sera triste.

En ce qui concerne les entretiens menés jusqu'à présent, la plupart des gens semblent comprendre nos raisons. Malheureusement, cela ne fait pas une bonne histoire. Ce qui fait une bonne histoire, c'est Mick qui se fait malmener par le méchant, l'horrible vieux Günther. Ce n'est pas grave. Je sais comment le jeu fonctionne. Si le nom de Mick n'était pas Schumacher, tout le monde s'en ficherait. Mais c'est le cas, et ils s'en soucient. Ne vous méprenez pas. Le fait d'avoir pour père un septuple champion du monde entraîne beaucoup de pression, et, dans l'ensemble, je pense que Mick l'a très bien gérée. Son entourage et ses supporters, peut-être pas autant. Ce

n’est pas non plus sa faute si nous sommes attaqués comme nous le sommes. Encore une fois, cela fait partie du nom de famille. Si vous êtes un Schumacher, les gens vous soutiendront quoi qu’il arrive.

Je trouve que les agents de pilotes sont souvent énervants, de nos jours. Je risque de me faire tancer pour avoir dit cela, mais c’est vrai. Au lieu de gérer les pilotes et de faire ce qu’il y a de mieux pour eux, ils ont souvent tendance à faire ce qu’on leur demande. Et il y a une grande différence. Peut-être ont-ils peur ?

Je ne veux pas passer pour un vieux schnock qui dit que c’était toujours mieux avant (ce n’était pas le cas), mais lorsque j’ai commencé à travailler en F1, les managers étaient comme une extension des pilotes qu’ils représentaient. Et, au lieu d’être des béni-oui-oui, ils avaient toujours leurs intérêts à cœur. Ils n’hésitaient pas non plus à engueuler leurs pilotes et à leur dire non. Aujourd’hui, si un pilote n’est pas content, un manager vient vous voir et vous dit : « Mon pilote n’est pas content », alors qu’avant, il aurait cherché à comprendre l’origine du problème et à y remédier. Parfois, cela impliquait l’équipe, parfois non. C’était leur responsabilité de rendre le pilote heureux, pas celle de l’équipe.

Je comprends que les choses ont changé et qu’il n’est plus possible d’avoir une seule personne qui s’occupe d’un pilote. Mais, personne seule ou équipe, ce n’est pas une raison pour ne pas réellement gérer le pilote, au lieu de se contenter de dire oui tout le temps. Et le nombre de personnes impliquées dans la carrière d’un pilote a aussi un impact sur la relation qu’il entretient avec un *team principal*. Vous vous souvenez de Michael Schumacher et de Jean Todt, n’est-ce pas ? Ce genre de dynamique n’existe plus et n’a existé que parce qu’il y avait beaucoup de succès à la clé. Je pense que lorsque Mick est arrivé chez Haas, certains ont espéré que l’histoire se répéterait. Les temps ont changé.

Une autre chose que les managers d’aujourd’hui savent très bien faire, c’est rejeter la faute sur l’équipe quand quelque chose ne va pas. Ils sont experts en la matière, et cela permet aussi à l’équipe d’être plus efficace. Si j’échoue dans quelque chose, je ne peux pas blâmer Ayao, Pete ou Gene Haas. Je m’en veux et je dois en assumer l’entière responsabilité.

Ce qui me fait parfois rire, c’est le langage utilisé par un pilote. Encore une fois, j’ai eu beaucoup de discussions à ce sujet au fil des ans avec mes collègues directeurs d’équipes : si un pilote obtient un bon résultat, il

utilisera « je » et « moi » dans les interviews qui suivront ; et s'il a un mauvais résultat, il utilisera « nous » et « on ». Je ne sais pas si c'est enseigné ou si c'est naturel, mais c'est intelligent. « Qui est ce putain de "nous" ? » m'a demandé un jour un directeur d'équipe. « Est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre dans la voiture ? »

J'ai entendu et lu beaucoup de citations dans les médias sur le fait que Mick méritait une place en F1. Quelle connerie ! Personne ne mérite une place en F1, tout comme personne n'a droit à une place en F1.

En tant qu'équipe, nous voulons faire quelque chose de différent, alors pourquoi demander la permission à qui que ce soit ? La réponse est non, et plus vite les gens se réveilleront et comprendront que nous n'avons fait qu'exercer notre droit de ne pas renouveler un contrat, mieux ce sera.

Je n'ai pas encore eu de nouvelles de l'oncle de Mick. Il y a quelques jours, il s'est de nouveau adressé à la presse à mon sujet. Cette fois, il a dit, je cite : « Je crois que Günther Steiner ne peut pas accepter que quelqu'un d'autre soit au centre de l'attention chez Haas. Il est très, très heureux d'être au centre de l'attention. » Jésus-Christ ! Qu'est-ce qu'il pense ? Que j'ai été « inventé » pour *Drive to Survive ?* Ce n'est pas de ma faute si les gens savent qui je suis. Je ne l'ai pas fait exprès. Honnêtement, comment peut-on être aussi stupide ?

L'un des journalistes à qui j'ai parlé plus tôt a répété ce que l'oncle de Mick avait dit dans la presse et m'a ensuite offert un droit de réponse. Quelle perte de temps pour tout le monde. C'est vraiment incroyable. Je me fiche complètement de savoir si l'attention se porte sur Mick, sur moi ou sur les aisselles de Martin Brundle. Tout ce qui m'importe, c'est de savoir si les gars qui pilotent pour Haas peuvent nous donner satisfaction sur la piste. Sérieusement, l'oncle de Mick est nul pour faire les gros titres. Cela n'a rien à voir avec Mick, d'ailleurs. Lui et moi, ça va.

En ce qui concerne Nico, certains des journalistes à qui j'ai parlé tout à l'heure ont évoqué une dispute qu'il a eue avec Kevin en 2017. En Hongrie, je crois. S'ils se détestaient, j'aurais peut-être réfléchi à deux fois avant de faire venir Nico, mais, pour autant que je sache, ils se sont réconciliés depuis. Ce n'est pas grave s'ils ne sont pas les meilleurs amis du monde, tant qu'ils sont respectueux l'un envers l'autre et respectueux de l'équipe. Ce sont des pilotes qui, à mon avis, sont au même niveau, en termes de

capacités, et qui ont une expérience similaire. Il sera intéressant de voir ce qui se passera l’année prochaine. J’ai hâte d’y être.

Vendredi 18 novembre 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abou Dhabi

8 h 00

La Commission F1 se réunit aujourd'hui. Si vous pouviez voir mon visage, vous sauriez que j'ai du mal à contenir mon excitation. Mais je n'ai pas la tête à ça en ce moment. Est-ce que vous savez combien de temps ça dure, en général ? Environ quatre heures, que l'on ne récupère jamais. J'essaie de trouver un argument positif, à part une bouteille d'eau gratuite et une chaise confortable, mais je n'en trouve pas. Pas pour le moment.

Merde, il y a beaucoup de monde ici ce week-end. Je sais que je l'ai déjà dit plusieurs fois dans le livre, mais à cause de tout ce qui s'est passé avec Mick et Nico, je n'avais pas vraiment remarqué la foule jusqu'à maintenant. Si ça continue comme depuis deux ans, je peux imaginer qu'un jour, chaque Grand Prix sera aussi chargé et intense que celui de Mexico. Il va falloir y penser. Même si nous aimons interagir avec les fans – et c'est le cas, croyez-moi –, cela ne peut pas se faire au détriment du travail à accomplir. Je ne peux pas me permettre de prendre vingt minutes dans mon emploi du temps chaque fois que je quitte le garage ou mon bureau. Je devrais peut-être essayer de soulever la question lors de la prochaine réunion de la Commission F1. Cela pourrait m'aider à rester éveillé !

9 h 30

Les retombées de la journée d'hier se poursuivent, mais certaines questions ont été intéressantes. Un journaliste m'a demandé si je pensais que Mick avait les capacités nécessaires pour devenir un pilote de F1 au-dessus de la moyenne, et j'ai répondu par l'affirmative. J'ai ensuite répété mon explication : la saison prochaine, nous devons essayer de faire deux pas en avant, et, en attendant que Mick mûrisse et s'améliore, nous pourrions faire deux pas en arrière. Et si cela n'arrivait jamais ? Je ne l'ai pas dit au journaliste, mais je pense aussi que Kevin s'est installé dans une zone de confort. Vous savez, *tout va bien ici. Je vais bien.* Je ne dis pas qu'il

a piloté comme ça, mais, en même temps, il s'est un peu reposé sur ses lauriers. Si l'on ne tient pas compte des abandons et du Grand Prix d'Arabie saoudite, où Mick n'a pas pris le départ, il a en fait terminé devant Kevin dans 12 courses sur 17. Pas de beaucoup, mais devant. Ce qu'il n'a pas fait, en revanche, c'est se qualifier aussi bien que Kevin ou marquer autant de points. Et je crains qu'on ne puisse pas mettre de côté les accidents. J'aimerais pouvoir le faire, mais je ne peux pas. Grosjean était parfois comme ça, un peu imprévisible. Il était rapide, cependant, et dans un bon jour, il était au niveau de tous ses rivaux. Pour l'instant. Je pense que le coût des accidents de Mick cette année s'élève à plus de 2 millions de dollars. Mais c'est nous qui sommes les méchants.

Je suis peut-être le directeur de l'équipe, mais les personnes qui la font avancer sont vraiment les pilotes. Nous leur donnons les outils pour le faire, mais ce sont eux qui marquent les points, qui nous permettent de rester compétitifs, qui nous donnent envie de revenir et de recommencer. Sans eux, nous ne sommes rien. Gene et moi devons à tout le monde, chez Haas F1, de garantir que nous avons les meilleurs pilotes possibles. Nico poussera Kevin et vice versa. Notez bien ce que je vais dire. Vous verrez un Kevin Magnussen différent la saison prochaine.

Je ferais mieux de me traîner jusqu'à cette réunion.

21 h 00

J'ai réussi à rester éveillé pendant toute la réunion. Et je n'ai pas eu besoin de prendre des médicaments ou de me mettre des allumettes dans les yeux. Le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, a d'abord félicité tout le monde pour cette belle saison, puis Stefano a félicité tout le monde pour cette belle saison, et enfin nous sommes entrés dans le vif du sujet. La stratégie de couverture des pneus a été abordée : la Commission F1 a approuvé une proposition visant à supprimer les couvertures chauffantes à partir de 2024, mais la décision a été retardée en raison des préoccupations et des commentaires des pilotes. Elle a aussi approuvé une proposition visant à encourager des courses plus serrées en avançant d'un tour l'activation du DRS, au début d'un Grand Prix ou d'une Course Sprint, ou à la suite d'un nouveau départ avec voiture de sécurité. On a également parlé de l'introduction d'arceaux plus résistants, en 2024. Si vous aviez vécu la

saison que je viens de vivre, auriez-vous pu rester éveillé pendant tout cela ? Bien sûr que non. Je dois être surhumain.

À cause de toute cette excitation, j'ai presque oublié de vous parler des essais libres. Ce n'était pas la séance la plus facile aujourd'hui. Kevin a abîmé son plancher lors des deux séances, et le rythme n'était pas ce qu'il aurait dû être. Pietro a fait du bon travail lors de la première séance d'essais libres. Il a eu un peu de mal la dernière fois, mais il a réussi à faire vingt-six tours cette fois-ci et s'est classé P15 sur la feuille de temps. Il effectue également des essais avec Nico ici mardi prochain, ce qui l'aidera à se préparer. Mick est revenu pour la FP2 et a eu besoin de quelques tours pour s'habituer à la piste. Lui aussi a souffert d'un manque de rythme, c'est un point sur lequel nous travaillons.

OK, allez vous faire foutre. Je suis fatigué.

Dimanche 20 novembre 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abou Dhabi

18 h 00

Nous avons réussi à obtenir la 8e place au Championnat du monde des constructeurs. C'était notre objectif depuis un certain temps, alors c'est une belle manière de terminer la saison. Ce n'était pourtant pas une belle expérience. Je vais être honnête avec vous. Ce qui m'a le plus dérangé, c'est que nous n'avons eu aucune influence sur ce qui s'est passé. Ne pas pouvoir se défendre avec ses propres armes, c'est un sentiment assez désagréable. Tout ce que nous pouvions faire, c'était nous asseoir sur le muret des stands, ou dans le garage, et espérer qu'un accident ne se produise pas et ne permette pas à Tsunoda d'entrer dans les points. Si vous voulez de l'espoir, allez à l'église ! Je ne veux plus jamais me retrouver dans cette situation.

22 h 00

J'avais le choix entre un départ d'Abou Dhabi à 3 heures du matin et un départ demain en milieu d'après-midi, et j'ai choisi la première option. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus sain, mais je veux rentrer chez moi le plus vite possible. Et je change d'avion à Francfort ! Vous vous rendez compte ? Je ferais mieux de me méfier ! Je suis l'ennemi public numéro un en Allemagne en ce moment.

Je vais appeler Gertie et Greta. Ensuite, je vais prendre une douche, préparer mes affaires et… réfléchir à ce que je vais bien pouvoir faire à Francfort.

Mardi 22 novembre 2022 – Steiner Ranch, Caroline du Nord, USA

11 h 00

Cela va vous faire rire. Vous avez peut-être cru que je plaisantais quand j'ai dit que je risquais de me faire emmerder à l'aéroport de Francfort. En fait, ça n'a pas été le cas. Michael est manifestement comme un dieu là-bas et, étant le fils de Michael, Mick est considéré de la même manière. Ne pas le réembaucher, c'était comme ne pas réembaucher Jésus, à leurs yeux !

J'ai veillé à ne pas voyager avec une tenue officielle et j'ai gardé mes lunettes de soleil. Malgré cela, environ trente secondes après avoir débarqué de l'avion, j'ai été abordé par un groupe de quatre hommes. Quatre hommes à l'air assez sévère. Je me suis dit : *Bon sang, c'est reparti. Encore un groupe de personnes qui pensent que je dois une putain de vie à Mick.* Vous savez ce qu'ils ont fait ? Ils m'ont tendu la main et m'ont félicité pour la pole position au Brésil ! Aucune mention de Mick.

J'ai dit aux éditeurs que j'allais essayer de terminer le livre aujourd'hui, et ils m'ont demandé si je pouvais écrire ce que je pense qu'il arrivera à Haas et à la F1 dans les cinq prochaines années.

— Vous plaisantez, n'est-ce pas ? ai-je répondu. Tout ce que j'ai prédit auparavant s'est avéré faux. Croyez-moi, tout se terminera en eau de boudin.

— Écrivez-le, c'est tout.

OK, commençons par la F1. Pour être honnête, je ne pense pas que beaucoup de choses vont changer. Le besoin pour la F1 de prendre du recul, d'analyser tout ce qui s'est passé et de gérer la croissance est évident. Cela ne va pas se faire du jour au lendemain. Il se peut qu'une ou deux courses soient ajoutées au calendrier, qu'une ou deux équipes changent de mains. Mais encore une fois, la façon la plus simple de gérer la croissance de notre sport, c'est de s'asseoir et de prendre du recul. Si la seule façon d'entrer en F1, c'est d'acheter une équipe, que se passera-t-il si personne ne vend ? Si c'est le cas, je pense que la F1 commencera bientôt à recevoir des demandes de licence de la part de personnes très en vue, avec beaucoup

d’argent, d’influence et de ressources derrière elles. Vous l’aurez lu ici en premier…

Où en sera Haas dans cinq ans ? Eh bien, j’aurai probablement été cryogénisé pour m’empêcher de raconter des conneries tout le temps. Conor McGregor aura racheté l’équipe à Gene pour un milliard de dollars et « nos voitures seront exceptionnelles ». L’oncle de Mick sera le directeur de l’équipe, Mick et Nikita seront les pilotes, Fred sera la mascotte, Mattia fournira le vin et Toto s’occupera du sponsoring. C’est le scénario idéal, du moins du point de vue de la presse.

Laissez-moi vous dire ce que je pense vraiment.

Tout d’abord, je pense que l’avenir est très prometteur pour Haas (et pour toutes les équipes de la grille, en y réfléchissant bien), et, dans cinq ans, je pense que nous serons une organisation prospère et rentable. Si c’est le cas, pourquoi ne pas continuer ? Lorsque j’ai commencé à parler à différentes personnes de la création d’une écurie de F1, il y a des années, il y avait toujours des changements dans le milieu et le fond de la grille. À moins d’être au sommet de la pile, vous étiez presque assuré de perdre un tas d’argent, et la passion de ces équipes s’épuisait donc assez rapidement. Vous vous souvenez de ce que j’ai dit sur le fait que personne ne voulait acheter l’écurie Manor F1 pour une livre sterling ? À l’époque, les grandes équipes s’enrichissaient, et les plus pauvres changeaient de mains ou partaient à la dérive. Donc, pour nous au moins, la seule solution était Ferrari.

Même si nous existons maintenant depuis presque dix ans (c’est notre huitième saison sur la grille), nous sommes toujours la plus jeune équipe de F1, ce qui signifie que la boucle est bouclée. Contrairement à ce qui se passait il y a dix ou vingt ans, nous avons dix équipes qui ont l’air de survivre à long terme. Mais la survie n’est pas l’objectif. Pas pour moi.

Lorsque Gene et moi avons commencé à travailler ensemble, nous avions un plan quinquennal, mais il s’agissait en fait d’entrer en F1 et de se stabiliser ensuite. Une fois que vous êtes ici, les plans quinquennaux ne peuvent pas exister, parce que les choses évoluent tout le temps. Regardez la F1 aujourd’hui. Qui aurait pu deviner il y a cinq ans qu’en 2023, même l’une des plus petites équipes pourrait valoir un demi-milliard de dollars ? Quelqu’un vous aurait ri au nez si vous aviez suggéré cela, il y a cinq ans. Il y a dix ans, on vous aurait dénoncé aux autorités. Et rappelez-vous qu’au

milieu de ces cinq années, il y a eu une pandémie ! Comment tout cela a-t-il pu se produire ?

Un jour, je serai trop vieux, et je devrai arrêter de faire ce job. Mon rêve est que, lorsque je partirai, Haas F1 soit un succès, tant sur la piste qu'en dehors. Mais encore une fois, qui peut dire que je durerai aussi longtemps ? Gene pourrait se réveiller demain et décider de vendre l'écurie. Si cela se produit, je pourrai chercher un autre emploi. Et je ne lui en voudrai pas, vous savez. C'est lui qui a pris le risque. Pourquoi ne pas prendre la récompense ?

En réalité, je ne veux pas qu'il le fasse, alors si tu lis ceci, Gene, ne fais rien de stupide ! Si Haas F1 vaut un demi-milliard aujourd'hui, imagine ce que l'écurie vaudra quand je ne serai plus là. En fait, il ne faut pas l'imaginer. Pour être sérieux, cependant, quand je partirai ou quand Gene vendra l'équipe, nous voudrons nous assurer que tous ceux qui sont employés par Haas F1 ne font pas seulement partie d'un deal très fructueux, mais qu'ils ont aussi la sécurité de l'emploi.

Si Ferrari nous donnait demain un préavis de trois ans sur notre contrat et nous disait qu'après cela, nous serions seuls, je ne serais pas très heureux, mais je pense que nous pourrions survivre. Évidemment, nous devrions être très prudents. Les deux principaux changements consisterait à fabriquer nos propres boîtes de vitesses et suspensions. Cela n'a l'air de rien, mais croyez-moi, ce n'est pas une mince affaire. J'aimerais rester chez Ferrari, au moins à moyen terme. Si ce n'est pas cassé, n'essayez pas de le réparer.

Indépendamment de la valeur actuelle de l'équipe, nous venons de subir une pandémie, une saison qui nous a fait reculer et une autre saison plus dramatique qu'un millier d'épisodes d'un feuilleton mexicain à l'eau de rose. Haas, comme la Formule 1, a besoin de se stabiliser et d'essayer de se concentrer sur l'amélioration de ce qui se passe sur la piste pour quelques saisons. Nous voulons juste faire de la course, pour l'amour du ciel ! Il y aura évidemment quelques drames ici et là, mais, espérons-le, pas de pandémie, ni de pays commençant par la lettre R.

Quoi qu'il en soit, je pense qu'il est temps de conclure ce livre. Vous en avez probablement assez de me voir me plaindre maintenant. C'est vrai ! C'était totalement involontaire, mais je n'aurais pas pu choisir une meilleure saison pour écrire un journal comme celui-ci. Le fait que nous

revenions avec une nouvelle voiture après deux années plutôt merdiques allait forcément rendre les choses intéressantes. Mais je n'aurais jamais imaginé que ce serait aussi dramatique que cela. Vous avez de la chance ! Je devrais doubler le prix.

Bon, je récapitule ce qui s'est passé.

Nous avons dû nous débarrasser d'un pilote et d'un sponsor avant même le début de la saison (ce qui était absolument merveilleux), nous avons engagé un Viking miniature que nous connaissions déjà bien pour prendre la place du pilote, nous avons marqué des points lors de notre première course, nous avons marqué des points lors de notre deuxième course, nous nous sommes brouillés avec les médias allemands à de nombreuses reprises, nous nous sommes qualifiés P4 pour la Course Sprint d'Imola, nous nous sommes liés d'amitié avec Miami, nous avons rencontré Conor McGregor à Monaco, qui est un fan inconditionnel de Haas, nous avons marqué deux fois plus de points lors de deux courses consécutives, y compris Silverstone, j'ai rassemblé suffisamment de drapeaux noir et orange pour couvrir les États-Unis d'Amérique, je me suis mis très, très en colère contre la FIA, j'ai bu un peu de vin avec Mattia de Ferrari, je me suis moqué de Fred d'Alfa, j'ai fumé des cigares avec un ami, j'ai trouvé un nouveau sponsor-titre extraordinaire, j'ai marqué des points lors de notre Grand Prix national, j'ai encore été zigouillé au Mexique, j'ai aidé à lancer le Grand Prix de Las Vegas, j'ai appris à Gordon Ramsay à jurer, je suis devenu schizophrène au Japon et j'ai décroché une pole position à Interlagos ! J'ai probablement oublié beaucoup de choses, mais c'est déjà une bonne liste.

On a beaucoup parlé de mon style de management, surtout depuis que nous avons décidé de ne pas renouveler le contrat de Mick. On me pose certainement beaucoup de questions à ce sujet maintenant. Les gens veulent surtout savoir si je pense qu'il a changé au fil des ans, et je ne pense pas que ce soit le cas. J'ai toujours été assez direct et ai toujours encouragé les gens à me dire la vérité et pas seulement ce que j'ai envie d'entendre. Quoi que vous en pensiez, je suis trop vieux pour commencer à changer maintenant. Du moins à un degré élevé. Pouvez-vous m'imaginer en train de suivre un cours de management ? Non, jamais.

Nous avons également perdu l'un des nôtres cette année, ce qui remet tout en perspective. Harvey aimait la Formule 1 autant que n'importe qui d'autre. Le fait que son équipe ait progressé cette année aurait fait de lui un

homme très heureux. Savoir cela fait sourire tout le monde chez Haas F1. Ce livre lui est d'ailleurs dédié. À notre ami et collègue Harvey Cook.

Bon, il faut que j'y aille. J'ai deux heures de repos avant de commencer à préparer la nouvelle saison. Vous croyez que je plaisante ? Je ne plaisante pas. Vous savez maintenant que je ne m'arrête jamais. Nous nous sommes bien amusés, et j'espère que vous avez apprécié. Et qui sait ? Je recommencerai peut-être Ce n'est pas vraiment un travail difficile. Je me contente d'écrire des choses de temps en temps, de les envoyer aux éditeurs, qui les envoient ensuite aux avocats, qui se chient dessus, puis quelqu'un corrige l'orthographe, met un peu d'ordre et essaie d'enlever tous les jurons. Facile !

Prenez soin de vous, bande de branleurs. On se retrouve de l'autre côté !

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je voudrais remercier James Hogg de m'avoir proposé l'idée d'écrire ce livre et de m'avoir aidé à le mettre au point. Les gens sont prêts à faire n'importe quoi pour quitter Leeds pendant quelques semaines, hein, Hoggy ? Quoi qu'il en soit, je te remercie. Ce fut un plaisir de t'avoir à mes côtés.

Je voudrais également remercier Tim Bates de Peters Fraser + Dunlop et Henry Vines de Transworld, qui ont également travaillé très dur en mon nom. Je leur en suis très reconnaissant.

Sans *Drive to Survive*, on ne m'aurait jamais demandé d'écrire un livre. Il n'y aurait pas non plus des milliers de tee-shirts avec ma sale gueule dessus. Vous avez vu ce que vous avez fait, les gars ? Ce sont des gens bien, et nous nous amusons toujours beaucoup, alors merci.

Lorsqu'on travaille en équipe, la valeur de ce qu'on fait dépend surtout de la valeur des gens qui nous entourent. Chez Haas, nous avons la chance d'avoir quelques-uns des meilleurs. Ce livre ne parle pas seulement de mon année, mais aussi de *notre* année et de l'aventure que nous avons vécue ensemble. Vous n'avez jamais cessé de vous battre, et je ne l'oublierai jamais. À nous tous.

Il y a une personne chez Haas qui a dû me tenir à l'œil tout au long de ce processus, et c'est notre service de communication. Stuart Morrison. Je n'aurais pas pu faire cela sans toi, Stuart, alors merci.

Ensuite, je voudrais rendre hommage à mon patron, Gene Haas, pour m'avoir donné la permission d'écrire ce livre et pour ne pas m'avoir demandé de le lire d'abord ! Merci, Gene.

Enfin, je voudrais remercier du fond du cœur ma femme, Gertie, et ma fille, Greta. Même si j’aime mon métier, c’est le fait de savoir que vous êtes toutes les deux là qui me fait avancer.

REMERCIEMENTS POUR LES PHOTOS

Toutes les photographies ont été fournies avec l'autorisation de Haas F1 Team, à l'exception de celles ci-dessous.

Tous les efforts ont été faits pour contacter et reconnaître les détenteurs de droits d'auteur, mais les éditeurs s'excusent pour toute erreur ou omission à cet égard et invitent à apporter des corrections pour les prochaines éditions.

Page 1 : Rallye Safari, 1992 © McKlein Photography ; avec Colin McRae à Monaco, 1999 © Sutton Images ; avec Eddie Irvine au Grand Prix de France, 2002 © Bryn Lennon/ Getty Images ; avec Niki Lauda à Silverstone, 2002 © Mark Thompson/Getty Images.

Page 2 : lors de la conférence de presse de Haas F1 en Caroline du Nord, 2014 © Jared C. Tilton/Getty Images.

Page 5 : avec Conor McGregor à Monaco, 2022 © Arthur Th ATP Images/Getty Images.

À PROPOS DE L’AUTEUR

Günther Steiner est l’un des personnages les plus populaires de la série à succès de Netflix sur la Formule 1, *Drive to Survive*. Né dans le Tyrol italien, il parle plusieurs langues et a fait toute sa carrière dans le sport automobile, accumulant une expérience immense dans plusieurs catégories, depuis ses débuts en 1986, comme mécanicien du Mazda Rally Team Europe, basé en Belgique. Il est actuellement le Team Principal et directeur général du Haas F1 Team.

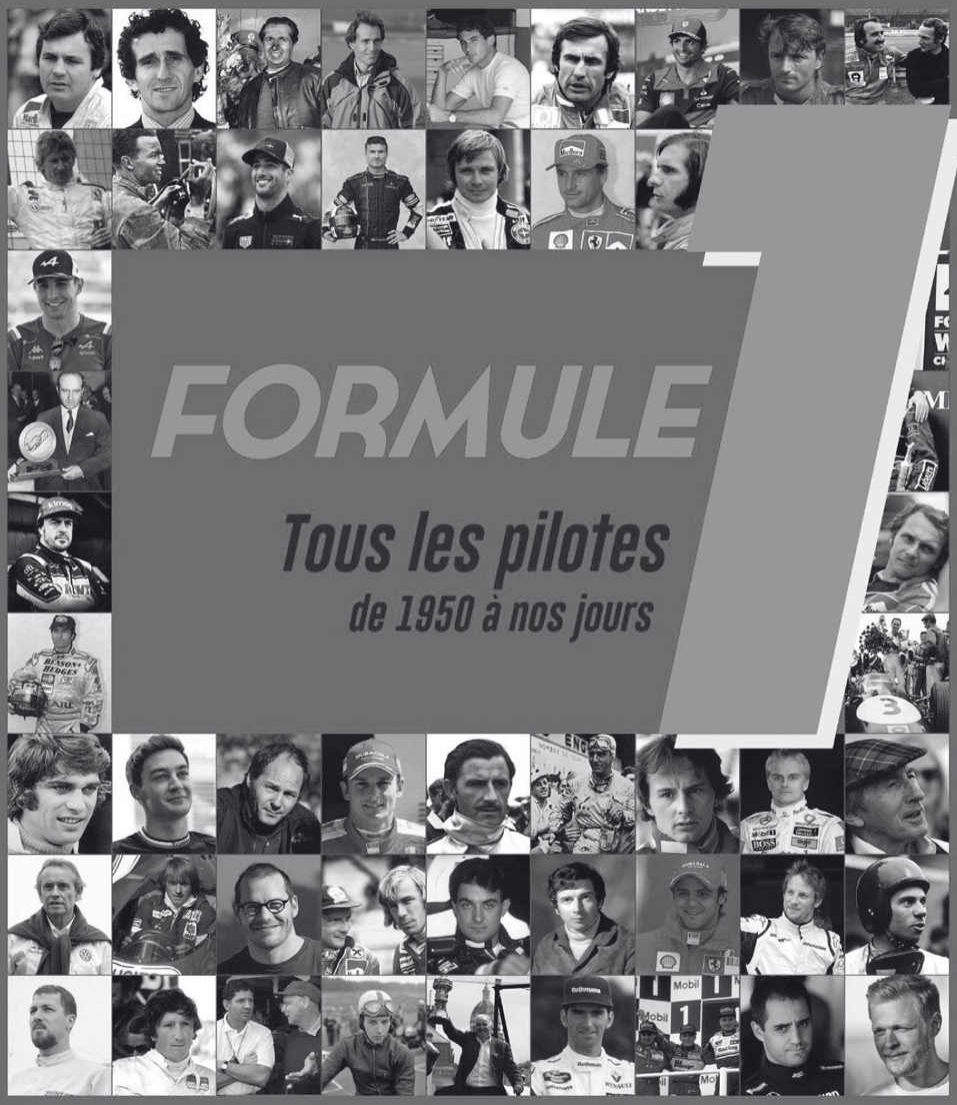
Ses passages en Formule 1 ont été très remarqués, d’abord comme dirigeant de Jaguar Racing (2001-2003), recruté par le triple champion du monde autrichien Niki Lauda, puis comme responsable technique de Red Bull Racing (2005-2006) dans sa forme initiale, à la suite du rachat de Jaguar F1. Après un passage dans le championnat américain Nascar, toujours avec Red Bull, Günther a créé une société de production de matériaux composites, Fibreworks, aux États-Unis, qui existe encore.

En 2014, Günther a persuadé Gene Haas, propriétaire de Haas Automation, géant américain de la machine-outil, et de l’équipe Stewart-Haas Racing, qui avait remporté le championnat Nascar, d’entrer en Formule 1. En 2016, Haas est devenu le premier constructeur américain engagé en F1 depuis trente ans et a marqué 8 points dès le Grand Prix d’Australie 2016, sa première course dans la catégorie-reine du sport automobile. C’était la première fois depuis Toyota Racing en 2002 qu’une nouvelle équipe de F1 marquait des points lors de sa première course.

La saison 2022, racontée en détail par Günther dans ce livre, a été très agitée, avec en point d’orgue la surprenante pole position de Kevin Magnussen lors des qualifications du Grand Prix du Brésil, sur le circuit d’Interlagos.

ÉGALEMENT
CHEZ TALENT ÉDITIONS

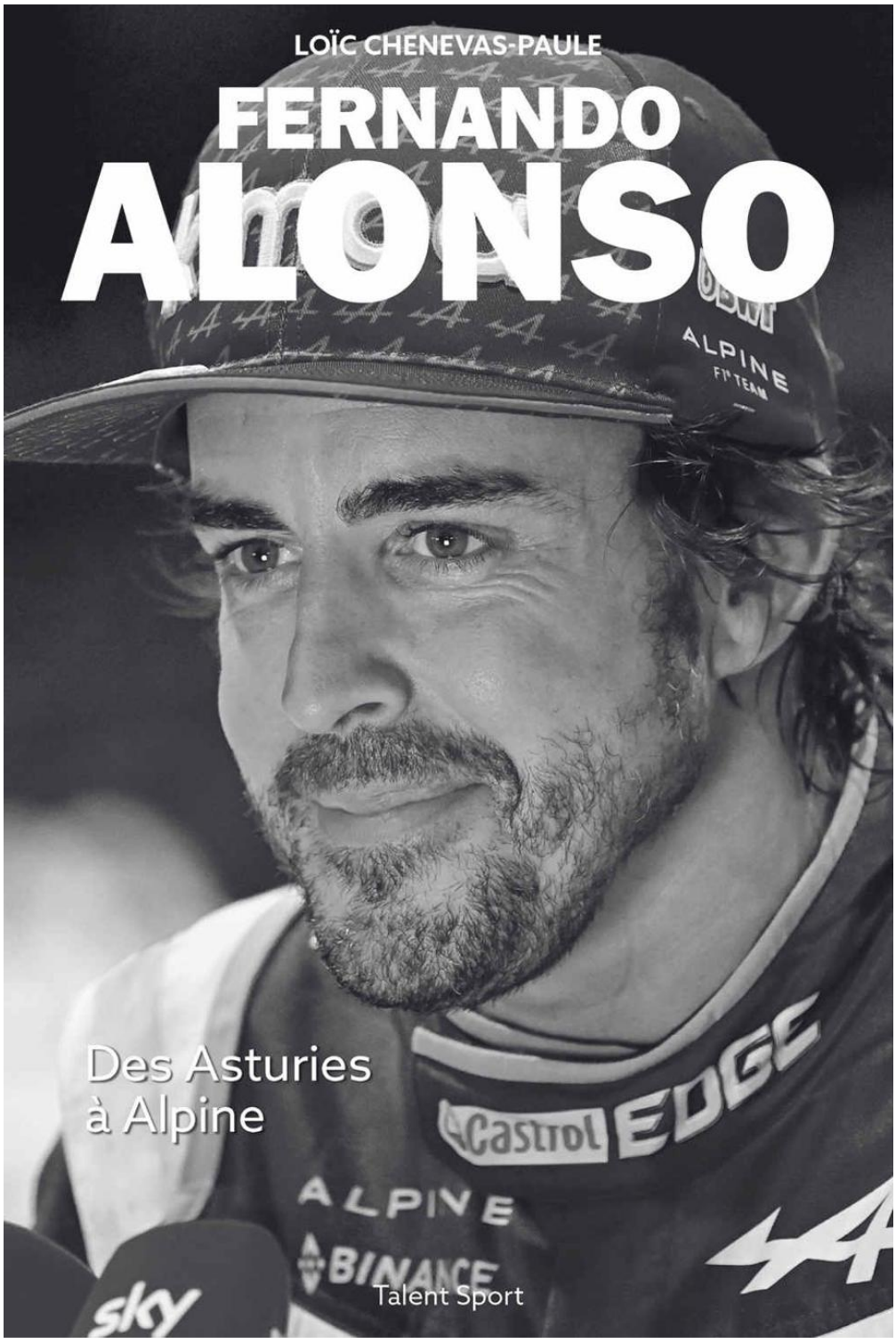
EMMANUEL TOUZOT

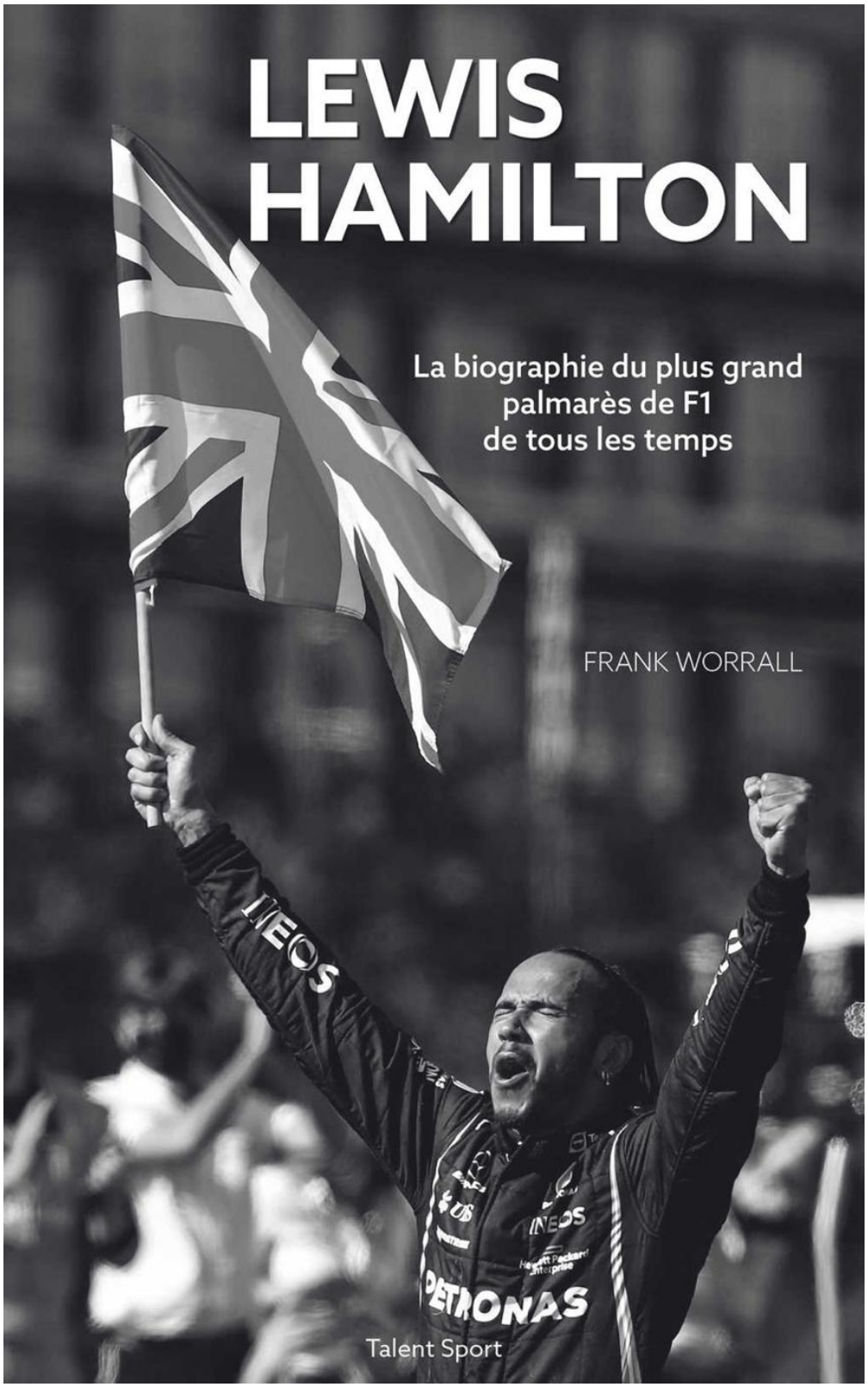


FORMULE 1

Tous les pilotes
de 1950 à nos jours

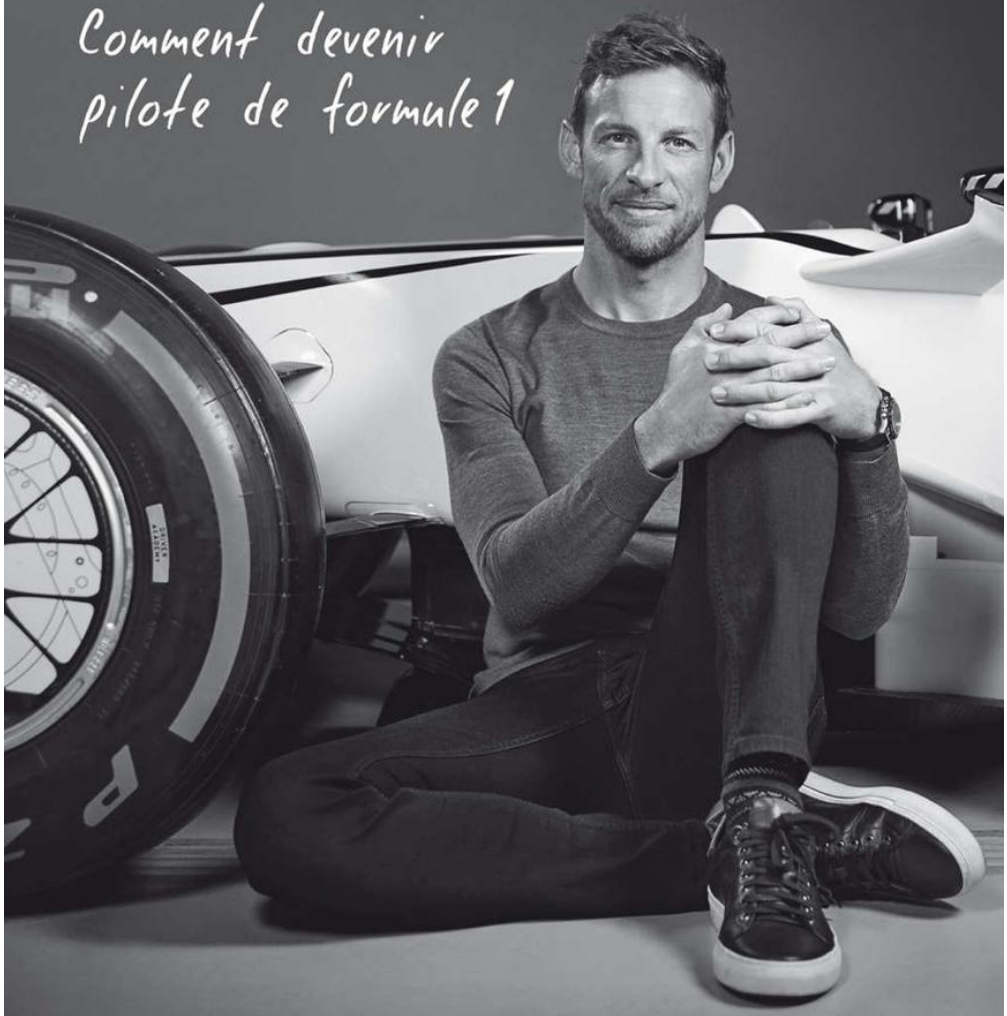
Talent Sport


LOÏC CHENEVAS-PAULE
FERNANDO
ALONSO
Des Asturies
à Alpine
Talent Sport


LEWIS
HAMILTON
La biographie du plus grand palmarès de F1 de tous les temps
FRANK WORRALL
INEOS
PETRONAS
Talent Sport

JENSON BUTTON

Comment devenir pilote de formule 1

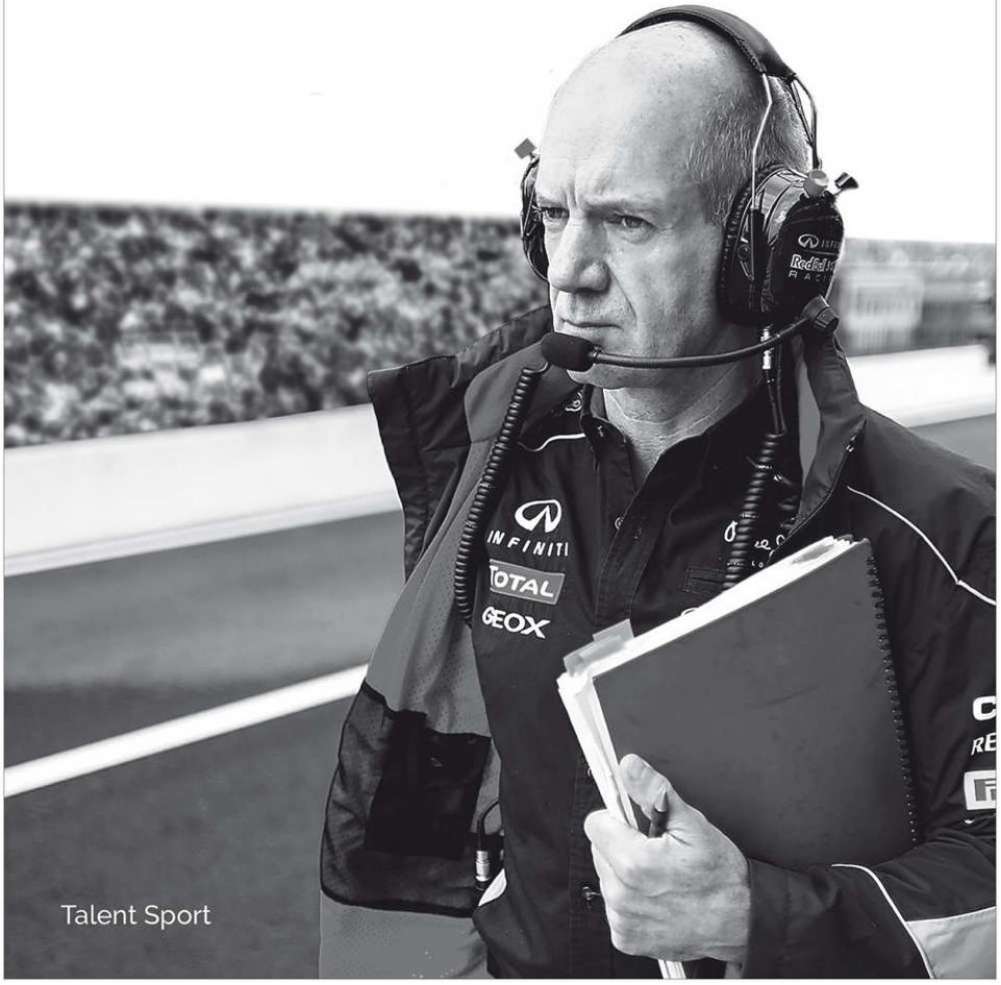


Talent Sport

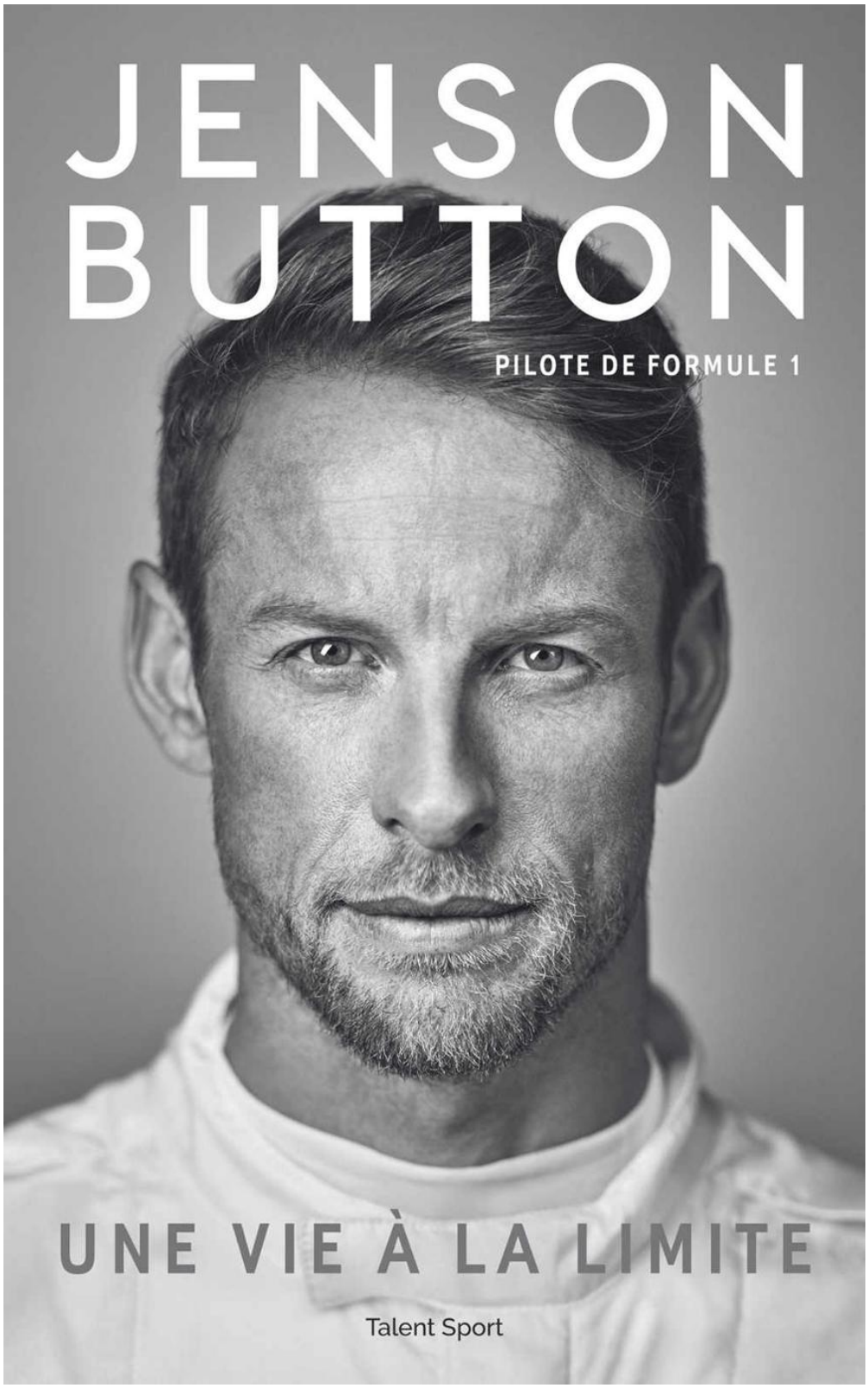
ADRIAN NEWEY

AUTOBIOGRAPHIE

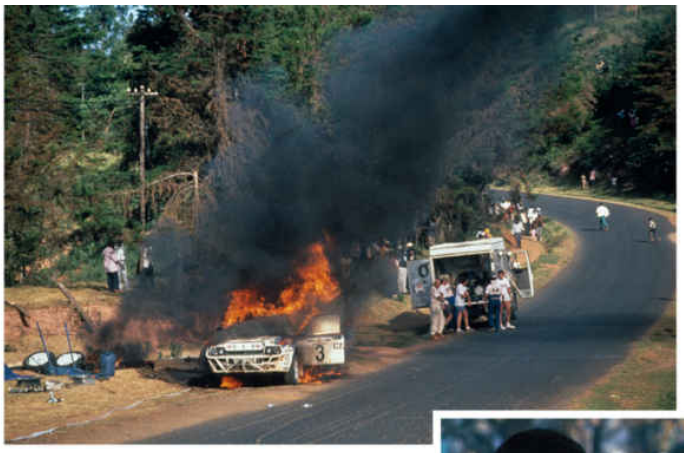
LE PLUS GRAND INGÉNIEUR DE FORMULE 1



Talent Sport


JENSON
BUTTON
PILOTE DE FORMULE 1
UNE VIE À LA LIMITE
Talent Sport

MICHAEL
SCHUMACHER
Sa vie
Ses victoires
Ses rêves
Karin Sturm



À gauche :
L'un des sommets de ma carrière en rallye : debout en caleçons (c'est moi tout en blanc, avec les belles jambes, derrière le camion), après avoir activement participé à la destruction d'une Lancia Delta.

À droite :
Avec Colin McRae, le pilote de rallye le plus talentueux avec lequel j'ai eu le privilège de travailler.

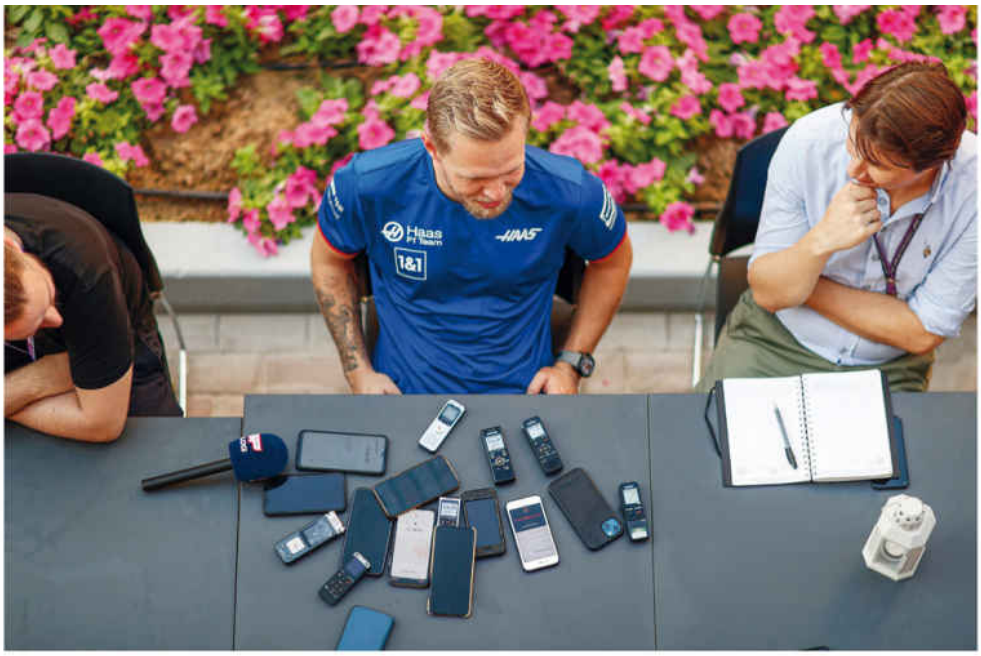
À gauche :
En grande discussion avec Eddie Irvine. Il est fou, mais dans le bon sens du terme.

Ci-dessous :
Je n'aurais pas pu rêver d'un meilleur mentor que Niki Lauda.

Ci-dessus :
Avec Gene Haas, le jour où nous avons annoncé la création du Haas F1 Team en 2014.

À droite :
Contrairement à ce que certains pourraient penser, je m'entends très bien avec Mick Schumacher. C'est un bon gars.

Ci-dessus : Nos deux pilotes au début de la saison 2022, Mick Schumacher et Nikita Mazepin. On ne pouvait pas imaginer ce qui allait se passer...



Ci-dessus :
« Comment est-ce qu'on peut faire revenir Magnussen ? », m'a demandé Gene. « Tu penses qu'il sera d'accord ? » Je suis heureux qu'il ait dit oui.

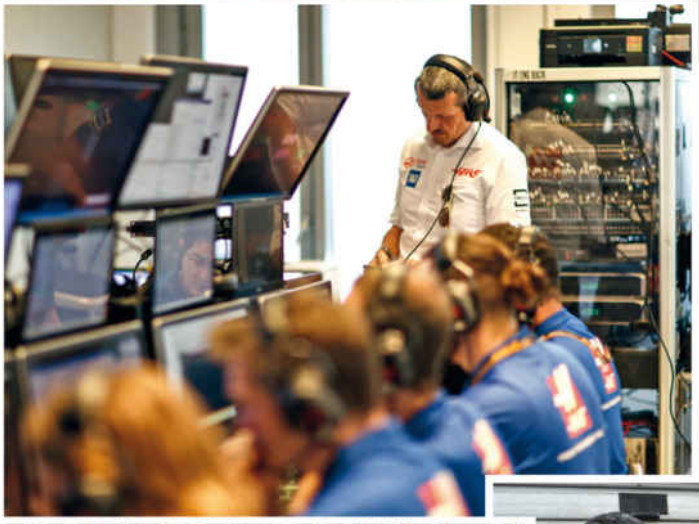
À gauche :
Le grand retour de Kevin le Viking

Ci-dessus : Les premiers points de la saison, à Bahreïn. Comme cela faisait du bien !

À gauche :
L'accident de Mick en Arabie Saoudite. C'était un week-end très agité...

À droite :
Quand Gene et moi prenons un air sérieux, à Miami. Cela peut m'arriver d'avoir l'air sérieux, parfois.

Ci-dessous :
Mick et Kevin distribuent des cadeaux dans la Fan Zone d'Austin.



Ci-dessus :
« Toto, j'ai comme l'impression que nous ne sommes plus au Kansas ». À Bakou, en compagnie de mon Roumain préféré.

À gauche :
J'envoie un message, à Abou Dhabi.

Ci-dessus :
Le deuxième gros accident de la saison de Mick, à Monaco.

À droite :
« Nos voitures sont exceptionnelles ! » En compagnie d'un grand fan de Haas F1, Conor McGregor, le champion de MMA.

À gauche :
Top Günth !

Ci-dessous :
Quand Mick fait ma promo sur son tee-shirt.
Je me demande s'il l'a gardé...

Ci-dessous, à gauche :
Un fan brandit un masque de mon visage. Cela prouve qu'il y a beaucoup de malades sur cette terre.

Ci-dessous, à droite :
Encore des malades, au Grand Prix du Canada.

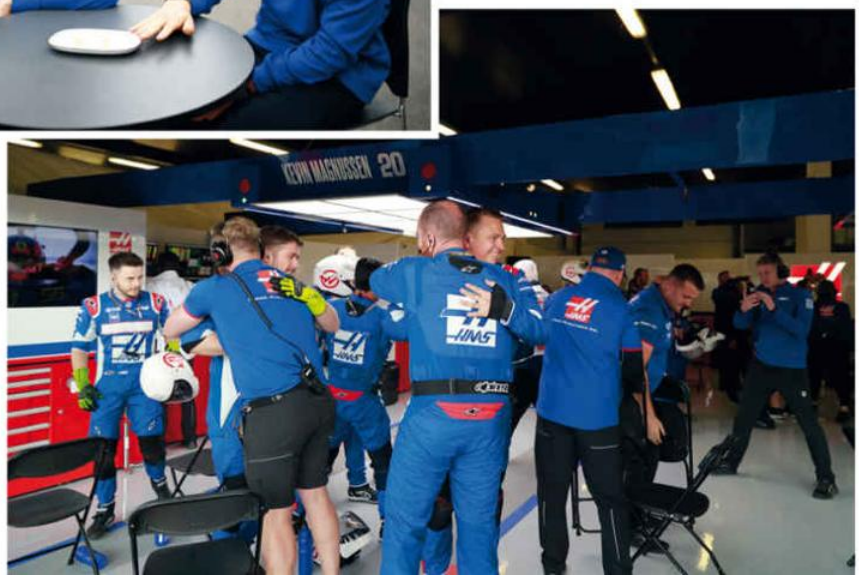
À droite :
Avec Fred Vasseur d'Alfa Romeo et Mario Isola de Pirelli. Deux super mecs.

À droite :
Jeu de balles avec Kevin, qui se prépare pour le Grand Prix d'Arabie Saoudite.

Ci-dessous :
Mick en plein entraînement stratégique au Canada.

À gauche :
On demande parfois aux pilotes de F1 de faire des choses très étranges.

Ci-dessous :
Haas F1 fête les premiers points de Mick, à Silverstone.



À gauche et ci-dessous : Kevin et moi, euphoriques, après la toute première pole position de Haas F1, au Brésil.

Ci-dessous : Toute l'équipe remercie Mick le dernier jour de la saison, dans le garage. Je lui souhaite le meilleur.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library